ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

# ANNUAL REPORT 2002

Canada

## Corporate Governance

The Atlantic Pilotage Authority concurs with the *Guidelines on Corporate Governance in Crown Corporations and Other Public Enterprises*. Through this review the Authority's Board of Directors has built an effective process and structure for overseeing the direction and management of the corporation so that it effectively fulfills its mandate. Policies regarding the stewardship of the Authority, working with management, and the functioning of the Board are under continual review, and where necessary, changes are being implemented.

The *Canada Marine Act* allowed for the implementation of a part-time chair and full time chief executive officer. The CEO is accountable to the Board of Directors and through his role ensures that the necessary consistency, expertise and daily administration tasks are fulfilled. Such direction is consistent with corporate governance.

The present Board structure of having a chair, two pilots, two shipping industry representatives and two public sector representatives ensures an excellent cross section of knowledge, shipping perspective and business acumen. The Board of an Authority is accountable to the Minister of Transport for its decisions. The members are appointed by the Governor in Council and are accountable to the Government of Canada and public at large. Prior to the appointment of the two shipping representatives, names are solicited from the Canadian Ship Owners Association and Shipping Federation of Canada and are subsequently given to the Minister of Transport for his consideration.

The Authority fully endorses the make-up of the Board, management and staff. By having such an effective system in place, it believes that it is fulfilling its mandate, as well as meeting the requirements of good corporate governance.

## Corporate Headquarters

Atlantic Pilotage Authority
Cogswell Tower, Suite 910
2000 Barrington Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 3K1 Canada

*tel* 902.426.2550
*fax* 902.426.4004

## table of contents

Letter from the Chairman and CEO ..... 1
Board of Directors and Management ..... 2
Mandate, Mission and Vision ..... 3
2002: The Year in Review ..... 4
- *Overview* ..... 4
- *Pilots and Pilotage Areas* ..... 7
- *Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues* ..... 8
- *Pilotage Area Assignments* ..... 10
- *Financial and Statistical Comparative Data* ..... 12

Management's Responsibility for Financial Reporting ..... 13
Auditor's Report ..... 14
Financial Statements ..... 15

The Atlantic Pilotage Authority concurs with the *Guidelines on Corporate Governance in Crown Corporations and Other Public Enterprises*. Through this review, the Authority's Board of Directors has built an effective process and structure for overseeing the direction and management of the corporation so that it effectively fulfills its mandate. Policies regarding the stewardship of the Authority, working with management, and the functioning of the Board are under continual review, and where necessary, changes are being implemented.

The *Canada Marine Act* allowed for the implementation of a part-time chair and full-time chief executive officer. The CEO is accountable to the Board of Directors and, through his role, ensures that the necessary consistency, expertise and daily administration tasks are fulfilled. Such direction is consistent with corporate governance.

The present Board structure of having a chair, two pilots, two shipping industry representatives and two public sector representatives ensures an excellent cross section of knowledge, shipping perspective and business acumen. The Board of an Authority is accountable to the Minister of Transport for its decisions. The members are appointed by the Governor in Council and are accountable to the Government of Canada and public at large. Prior to the appointment of the two shipping representatives, names are solicited from the Canadian Ship Owners Association and Shipping Federation of Canada and are subsequently given to the Minister of Transport for his consideration.

The Authority fully endorses the make-up of the Board, management and staff. By having such an effective system in place, it believes that it is fulfilling its mandate, as well as meeting the requirements of good corporate governance.

Atlantic Pilotage Authority
Cogswell Tower, Suite 910
2000 Barrington Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 3K1 Canada

*tel* 902.426.2550
*fax* 902.426.4004

Letter from the Chairman and CEO ..... 1
Board of Directors and Management ..... 2
Mandate, Mission and Vision ..... 3
2002: The Year in Review ..... 4
*Overview* ..... 4
*Pilots and Pilotage Areas* ..... 7
*Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues* ..... 8
*Pilotage Area Assignments* ..... 10
*Financial and Statistical Comparative Data* ..... 12
Management's Responsibility for Financial Reporting ..... 13
Auditor's Report ..... 14
Financial Statements ..... 15

# Letter from the Chair and CEO

The Honourable David Collenette
Minister of Transport
29th Floor, Tower "C"
Place de Ville
Ottawa, Ontario, K1A 0N5

**Dear Sir:**

Pursuant to section 150 of the *Financial Administration Act*, the Atlantic Pilotage Authority presents its Annual Report for the calendar year 2002.

We are pleased to report that the Atlantic Pilotage Authority continues to meet its mandate of financial self-sufficiency. A primary objective of the Authority is to continue to communicate with customers, and meet their operational needs, while maintaining the mandate of safe pilotage.

Paramount to the operation of pilotage service is the provision of pilot boats. Consequently, considerable financial resources are applied to ensure the highest standard is attained for all pilot boats operated by the Authority and its contractors.

In keeping with port by port self sufficiency, the Authority has implemented small tariff increases to seven compulsory ports, for 2003 and 2004. There are no proposed increases for the remaining nine compulsory ports.

During 2002, the Authority underwent a special examination by the Office of the Auditor General, as required at least once every five years under the *Financial Administration Act*. There were no significant deficiencies reported in the examination.

Risk analysis, using the PRMM method, continues to be well received. The Authority will shortly conclude its review on Compulsory Pilotage Tonnage Limitation (Recommendation #2), and has commenced its first compulsory pilotage-area PRMM review.

It is, once again, our pleasure to report that the Atlantic Pilotage Authority continues to provide an exemplary service, in the safest and most economical manner, to the satisfaction of its users, and within the obligation of the *Pilotage Act*.

Respectfully submitted,

Anthony McGuinness
*Chief Executive Officer*

Anne Soucie
*Chair*

# Board of Directors

***Ms. Anne Soucie***
Chair
Edmundston, NB

***Ms. Donna Pardy***
Public Sector Representative
Gambo, NL

***Captain John Aspin***
Shipping Industry Representative
Belle River, PE

***Captain Tor Bordevik***
Shipping Industry Representative
Saint John, NB

***Ms. Blanche Keats***
Public Sector Representative
Digby, NS

***Captain Alan Stockdale***
Pilot Representative
Halifax, NS

***Captain Don Duffy***
Pilot Representative
Public Landing, NB

## Executive Officers

***Captain R. A. McGuinness***
Chief Executive Officer

***P. L. MacArthur, CMA***
Chief Financial Officer

***Captain P. T. Gates***
Director of Operations

## Management
*(from left to right)*

***P. L. MacArthur, CMA***
Chief Financial Officer

***Nancy Gordon***
Administrative Manager

***Captain P. T. Gates***
Director of Operations

***Captain R. A. McGuinness***
Chief Executive Officer

103-04500/

# Mandate, Mission and Vision

## Mandate

The mandate of the Atlantic Pilotage Authority is to establish, operate, maintain, and administer, in the interest of safety, a efficient pilotage service within the Atlantic region.

## Mission

The Authority will accomplish this mandate by providing the necessary expertise and experience, associated with the appropriate technology, to meet the needs of the industry. The Authority is committed to maximizing the use of its resources/assets to meet the goals in a safe and environmentally responsible manner.

## Vision Statement

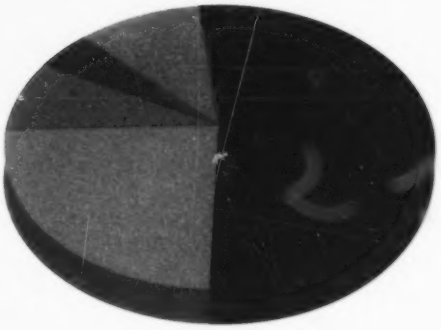
To continue to provide an effective pilotage service throughout the Atlantic Region.

In doing so, the Authority would maximize opportunities and benefit the various ports/districts and surrounding communities.

*The Atlantic Pilotage Authority met its mandate of providing a safe and efficient marine pilotage service during 2002. There were 11,806 pilotage assignments completed during the year, with only 9 minor incidents reported.*

The Authority achieved a small net income, after suffering a loss in 2001. The 2002 net income represented a return on total revenue of approximately 1.8%.

## Distribution of Revenue 2002

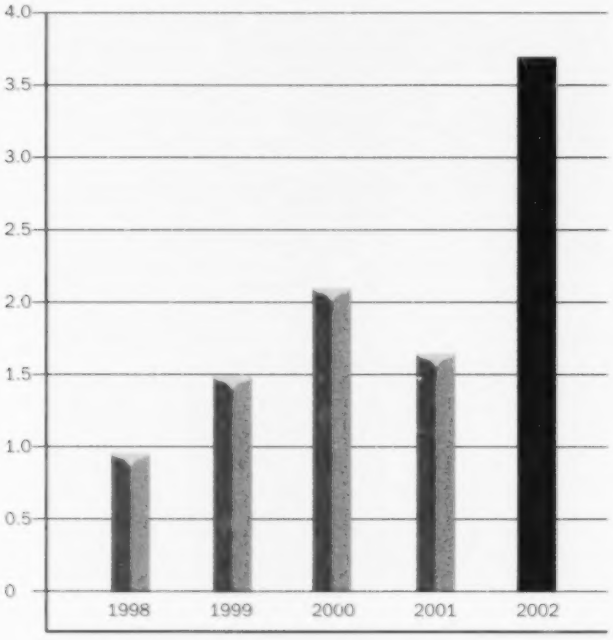


| | |
|---|---|
| Pilot's fees, salaries and benefits | 50.7% |
| Pilot boat operating costs | 23.9% |
| Staff salaries | 7.5% |
| Transportation and travel | 5.0% |
| Other expenses | 11.1% |
| Net income | 1.8% |

The Authority had an operating income in 12 of the 16 compulsory areas. The most dramatic change came about in Placentia Bay, with traffic and revenue increasing very significantly from the previous year. This increase was driven by the increased volume of oil being delivered to Placentia Bay from the Hibernia and Terra Nova offshore oil projects.

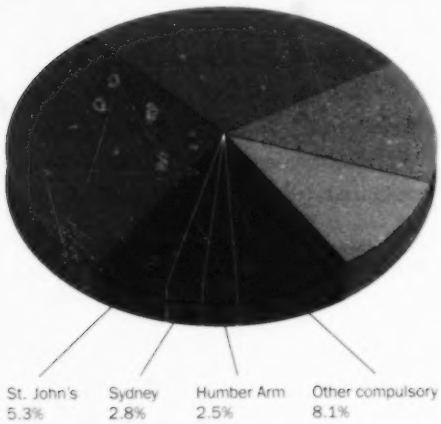
## Revenue in Placentia Bay 1998-2002

*in millions of dollars*



Until this year, Halifax has been the largest revenue producer among compulsory ports. In 2002, Placentia Bay had slightly more revenue than Halifax. Placentia Bay contributed 28.6% of the Authority's pilotage revenue, while Halifax contributed 28.4%. The third largest port was Saint John with 14% of revenue. For comparison, in 2001, Halifax had 32% of revenue, Saint John had 16.6%, and Placentia Bay had just 14.7%.

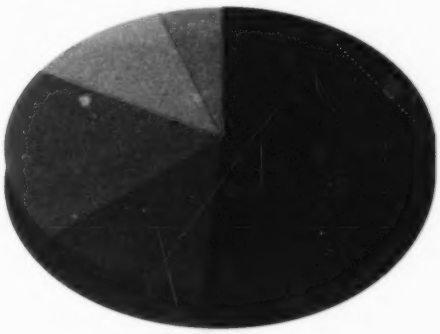
## Percentage of Compulsory Pilotage Revenue by Port 2002




| | |
|---|---|
| Placentia Bay | 28.6% |
| Halifax | 28.4% |
| Saint John | 14.0% |
| Canso | 10.3% |
| Other | 18.7% |

The Authority's employee pilots performed over 97% of the total pilotage assignments in 2002, with contract pilots performing the remainder. With increases of traffic experienced in ports such as Halifax and Placentia Bay and retirements of senior pilots, the Authority has had the largest influx of new employee pilots in its history in the last few years. This trend has contributed to increased training and other pilotage costs, as the new employees work through the apprenticeship and mentoring program to become fully effective pilots. It should be noted that a pilot joining the Authority must be an experienced professional mariner. During the past five years, apprentice pilots have been, on average, 39 years of age at the commencement of their employment. Pilots hired in the last five years now constitute slightly more than 50% of our pilot work force.

## Length of APA Service for Pilots as at December 31, 2002



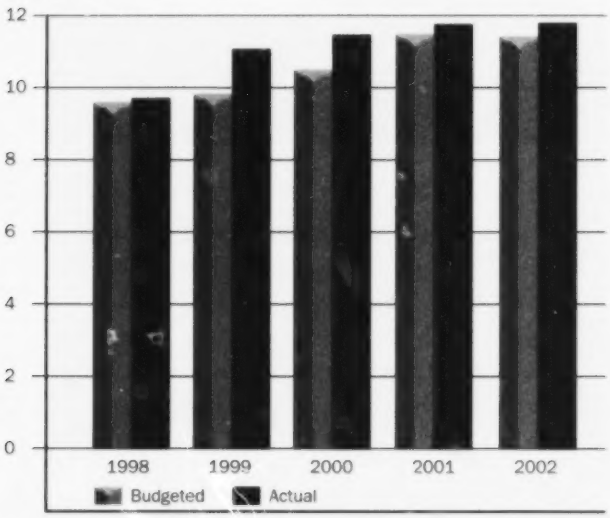
| | |
|---|---|
| 5 years or less | 51.2% |
| 5 to 10 years | 11.6% |
| 10 to 15 years | 20.9% |
| 15 to 20 years | 11.6% |
| Over 20 years | 4.7% |

Each year, the Authority prepares a forecast of the level of pilotage activity expected during the next year. This forecast is used to develop operating budgets, including the calculation of tariff revenue, estimation of operational expenses, and the planning of personnel and pilot boat requirements. The actual number of assignments during 2002 was 3.1% greater than the budgeted number of assignments.

The Authority makes every effort to minimize any cost increases for our services. However, the level of contribution to the employee pension plan (the Public Service Superannuation Plan and the Retirement Compensation Arrangement) is outside the control of the Authority, and has been a significant factor in the increase in salary costs for pilots, pilot boat crews, and administrative staff.

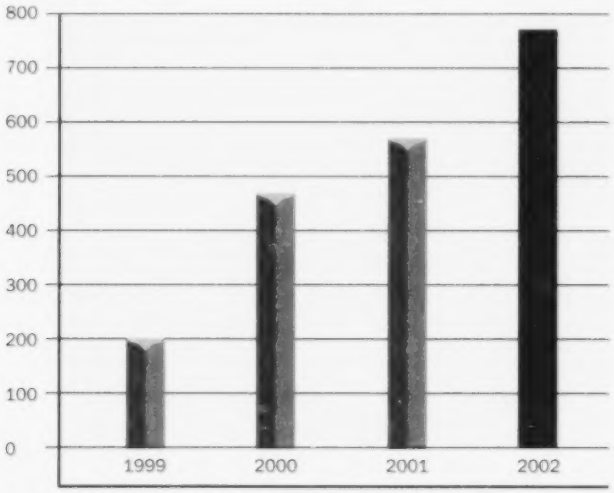
## Budgeted and Actual Pilotage Assignments 1998-2002

*in thousands*




## Employer Pension Contributions 1999-2002

*in thousands of dollars*




The Authority reviews the tariff structure for each compulsory area each year, and increases or decreases tariffs as appropriate to meet its objective of area by area self sufficiency. In 2002, the last of a two tiered tariff increase came into effect for the pilotage areas of Halifax, Humber Arm, and Stephenville. This adjustment represented an overall tariff increase of less than 1.4%. During 2002, the Authority proposed further tariff increases that affect 7 of the 16 compulsory ports. Six of these ports will have a two tiered increase, with the first increase in 2003, followed by a second increase in 2004. The increases will range from 3% per annum in the port of Halifax, to as much as 8% per annum in smaller ports. The overall rate of increase is expected to be approximately 3.1%. The Authority will continue to strive to provide efficient, professional pilotage service at the lowest possible cost.



## Agent

As a shipping agent, I am the principal point of contact between ships and their masters, shore labour and customers. I maintain a good working relationship with the pilots and pilot dispatch.

The service provided by the pilots helps us to maintain a timely delivery of cargo and that keeps our customers happy!

# Pilotage Areas & Pilots

## PILOTAGE AREAS

There are 16 compulsory pilotage areas and many non-compulsory areas throughout the Atlantic Region. The criteria for determining which ports should become compulsory are: degree of difficulty and hazard in the approaches and within the port itself; amount of vessel movement and maneuverability and the size of those vessels; design of wharves, slips, and actual space available for maneuvering; nature of cargo carried on board, (e.g. oil, gas, explosives, hazardous materials); environmental concern and the preservation of the ecosystem.

## AREAS OF OPERATION

The *Pilotage Act* defines the Authority's pilotage region as all Canadian waters in and around the provinces of Nova Scotia, Prince Edward Island, New Brunswick, Newfoundland and Labrador including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec, south of Cap d'Espoir.

### Compulsory Pilotage Areas

| | |
|---|---|
| ***New Brunswick*** | Saint John, Miramichi, Restigouche |
| ***Newfoundland & Labrador*** | Bay of Exploits, Holyrood, Placentia Bay, Stephenville, Humber Arm, St. John's |
| ***Nova Scotia*** | Bras d'Or Lakes, Halifax, Pugwash, Strait of Canso, Sydney |
| ***Prince Edward Island*** | Charlottetown, Confederation Bridge |

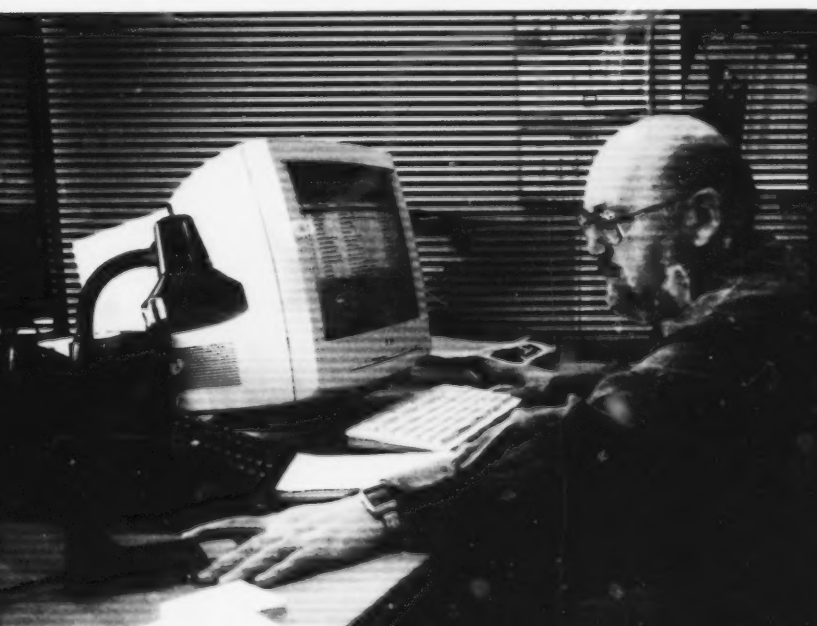
### Non-Compulsory Pilotage Areas

The Atlantic Pilotage Authority provides pilotage service on request to areas where pilotage is not mandatory. Some of these ports are:

| | |
|---|---|
| ***New Brunswick*** | Bathurst, Caraquet, Belledune |
| ***Newfoundland & Labrador*** | Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond |
| ***Nova Scotia*** | Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater |
| ***Prince Edward Island*** | Georgetown, Souris, Summerside |
| ***Quebec*** | Chandler |

## PILOTS

The Atlantic Pilotage Authority employs professional pilots who are competent in all aspects of ship handling. They have a thorough understanding of the effects of wind, current and tidal influences. This is reflected in the expertise they demonstrate navigating and handling all sizes of vessels in proximity to land and within narrow channels and harbours. The value of a pilot is realized when they judge an approach correctly, anticipate accurately and react effectively. The professional abilities of pilots are integrated with navigational systems, both visual and electronic, and the support of information services. Such resources enable the Atlantic Pilotage Authority to provide a safe and efficient service to all vessels plying the waters of the Atlantic region.



## Dispatcher

Dispatchers are the interface between the ships, their agents and our pilots and pilot boats. It's our job to have the pilots and the pilot boats at the right place at the right time.

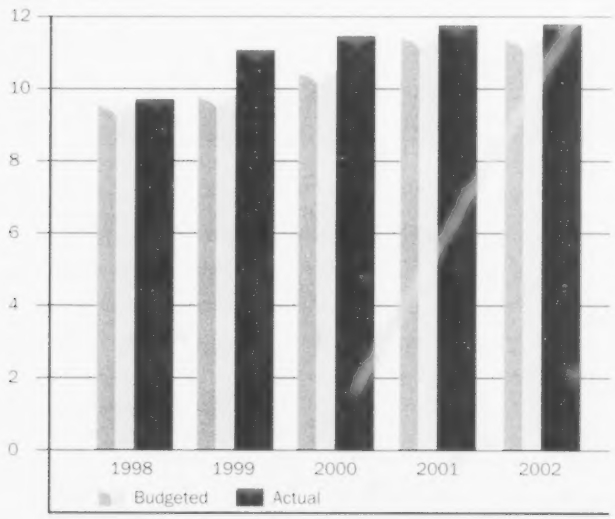
One of my first shifts was the night the container vessel "Kitano" caught fire off Halifax Harbour – quite the exciting introduction to the job!

Each year, the Authority prepares a forecast of the level of pilotage activity expected during the next year. This forecast is used to develop operating budgets, including the calculation of tariff revenue, estimation of operational expenses, and the planning of personnel and pilot boat requirements. The actual number of assignments during 2002 was 3.1% greater than the budgeted number of assignments.

The Authority makes every effort to minimize any cost increases for our services. However, the level of contribution to the employee pension plan (the Public Service Superannuation Plan and the Retirement Compensation Arrangement) is outside the control of the Authority, and has been a significant factor in the increase in salary costs for pilots, pilot boat crews, and administrative staff.

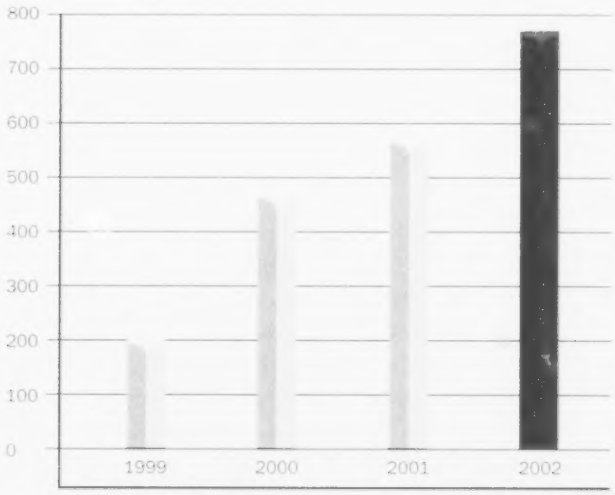
## Budgeted and Actual Pilotage Assignments 1998-2002

*in thousands*




## Employer Pension Contributions 1999-2002

*in thousands of dollars*




The Authority reviews the tariff structure for each compulsory area each year, and increases or decreases tariffs as appropriate to meet its objective of area by area self sufficiency. In 2002, the last of a two tiered tariff increase came into effect for the pilotage areas of Halifax, Humber Arm, and Stephenville. This adjustment represented an overall tariff increase of less than 1.4%. During 2002, the Authority proposed further tariff increases that affect 7 of the 16 compulsory ports. Six of these ports will have a two tiered increase, with the first increase in 2003, followed by a second increase in 2004. The increases will range from 3% per annum in the port of Halifax, to as much as 8% per annum in smaller ports. The overall rate of increase is expected to be approximately 3.1%. The Authority will continue to strive to provide efficient, professional pilotage service at the lowest possible cost.

# Agent

**ROB LAVIGNE, Kent Line International**

As a shipping agent, I am the principal point of contact between ships and their masters, shore labour and customers. I maintain a good working relationship with the pilots and pilot dispatch.

The service provided by the pilots helps us to maintain a timely delivery of cargo and that keeps our customers happy!

## Compulsory Pilotage Areas

| | |
|---|---|
| ***New Brunswick*** | Saint John, Miramichi, Restigouche |
| ***Newfoundland & Labrador*** | Bay of Exploits, Holyrood, Placentia Bay, Stephenville, Humber Arm, St. John's |
| ***Nova Scotia*** | Bras d'Or Lakes, Halifax, Pugwash, Strait of Canso, Sydney |
| ***Prince Edward Island*** | Charlottetown, Confederation Bridge |

## Non-Compulsory Pilotage Areas

The Atlantic Pilotage Authority provides pilotage service on request to areas where pilotage is not mandatory. Some of these ports are:

| | |
|---|---|
| ***New Brunswick*** | Bathurst, Caraquet, Belledune |
| ***Newfoundland & Labrador*** | Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond |
| ***Nova Scotia*** | Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater |
| ***Prince Edward Island*** | Georgetown, Souris, Summerside |
| ***Quebec*** | Chandler |

## PILOTAGE AREAS

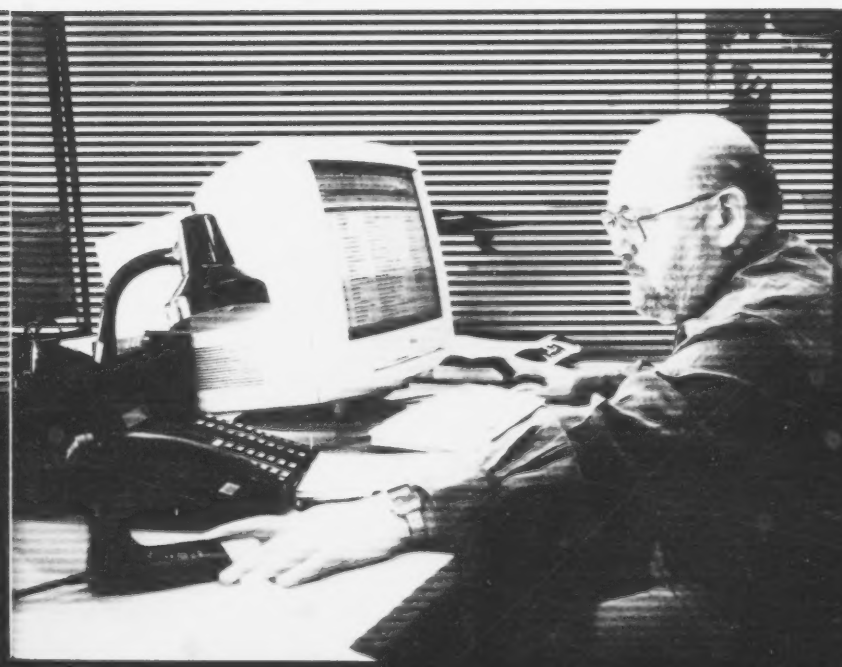
There are 16 compulsory pilotage areas and many non-compulsory areas throughout the Atlantic Region. The criteria for determining which ports should become compulsory are: degree of difficulty and hazard in the approaches and within the port itself; amount of vessel movement and maneuverability and the size of those vessels; design of wharves, slips, and actual space available for maneuvering; nature of cargo carried on board, (e.g. oil, gas, explosives, hazardous materials); environmental concern and the preservation of the ecosystem.

## AREAS OF OPERATION

The *Pilotage Act* defines the Authority's pilotage region as all Canadian waters in and around the provinces of Nova Scotia, Prince Edward Island, New Brunswick, Newfoundland and Labrador including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec, south of Cap d'Espoir.

## PILOTS

The Atlantic Pilotage Authority employs professional pilots who are competent in all aspects of ship handling. They have a thorough understanding of the effects of wind, current and tidal influences. This is reflected in the expertise they demonstrate navigating and handling all sizes of vessels in proximity to land and within narrow channels and harbours. The value of a pilot is realized when they judge an approach correctly, anticipate accurately and react effectively. The professional abilities of pilots are integrated with navigational systems, both visual and electronic, and the support of information services. Such resources enable the Atlantic Pilotage Authority to provide a safe and efficient service to all vessels plying the waters of the Atlantic region.



# Dispatcher

GERRY TANNER, 2 years service

Dispatchers are the interface between the ships, their agents and our pilots and pilot boats. It's our job to have the pilots and the pilot boats at the right place at the right time.

One of my first shifts was the night the container vessel "Kitano" caught fire off Halifax Harbour – quite the exciting introduction to the job!

# Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues

In August 1998, the Minister of Transport asked the Canadian Transportation Agency (CTA) to conduct a forward-looking examination of the marine pilotage system in Canada. The impetus for this review stemmed from section 53 of the *Pilotage Act* which required the Minister to review certain specific issues within the current pilotage regime which had been deferred in the National Marine Policy of 1995.

The CTA received written submissions, convened two national meetings and held regional consultations with interested parties. All sectors of the marine industry were represented at these sessions. The Agency provided its final report to the Minister on September 1, 1999.

The Canadian Transportation Agency Review contains twenty-one recommendations, all with which Transport Canada concurs in principle. Details on the Agency recommendations and the Departmental response thereto can be found in the Report to Parliament.

## OPERATIONAL REVIEW & CONSULTATIONS

The Authority maintains open communication with all related parties within its jurisdictional areas of Atlantic Canada. Wherever possible, local port committee groups have been established to allow for round-table discussions on port related pilotage issues. Within these various advisory committees, all aspects of related pilotage issues are discussed, with the objective of obtaining improved efficiencies and cost reductions. Issues such as pilot strength, pilot boat contracts, replacement of existing pilot boats with more efficient vessels, pilot training, administrative enhancements, regulatory amendments, and tariff restructuring, are examples of the items discussed.

Within the framework of the Authority a pilotage resource advisory committee has been established, and has proved an excellent source for effective understanding and communication.

## RISK-BASED METHODOLOGY

The pilotage risk-based methodology, developed and endorsed by Transport Canada is being used to assess vessel size limits and types of vessels subject to compulsory pilotage. This assessment is expected be concluded by the spring of 2003.

The Authority continues to monitor all compulsory areas to determine any change in factors and circumstances. In the event of such change, the Authority, in consultation with interested parties, will re-examine the situation, using the aforementioned risk-based methodology. Currently, the compulsory pilotage area of Miramichi is presently under review.

## COMPLAINT RESOLUTION

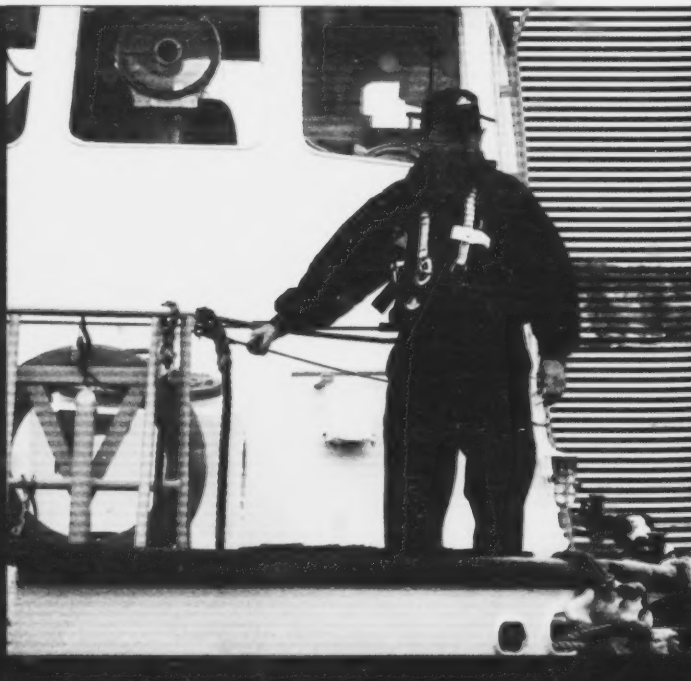
The development of a non-compliance form by the Authority has proven to be effective as a structured method for handling complaints. The mechanism ensures that timely feedback is provided to the complainant of the outcome, and details any action that has been taken.



# Deck Hand

Safety is our focus. I assist pilots on and off our pilot boats and provide daily maintenance on the boats. Safety is what the Atlantic Pilotage Authority provides. Safe transfer of ships, their cargo, their passengers, the safety of other boats – the entire safety of our harbours.

I've rescued people, countless wildlife and aided small craft in distress. I've been transported back in time as our harbour filled with tall ships. I've met people from around the world. I'm part of a "family". The APA family. We look after one another. Perhaps that's why they call me the "Pilot's Angel".



## STATUS OF OTHER MINISTERIAL RECOMMENDATIONS

| Recommendation | Status |
|---|---|
| The Authority must begin to report in the Annual Report on the pool of qualified pilot candidates | *Because of the distances between pilotage areas no general pool of qualified candidates exists from which the Authority can draw. Pilot candidates that are hired must meet specific criteria for the applicable pilotage area.* |
| The Authority should provide reasons when a request for a waiver is denied as to add greater transparency to the waiver process. | *This recommendation has been acted upon by the Authority and is working effectively.* |
| The Authority is to develop and implement a fair and reasonable system for assessing pilots' competence and quality of service. This assessment process will have to take place regularly and not less than every five years. | *An assessment of the currency of pilots' certification and training has been developed.* |
| Through consultation, develop material which outlines the objective and standards against which a candidate would be examined for the purposes of being certified. | *A syllabus outlining the objective and standards against which a candidate will be examined has been developed and distributed to prospective candidates.* |
| A system should be developed by all interested parties for the early release of practical information with respect to safety incidents. | *Our reporting of shipping incidents in this report has been enhanced to provide a detailed understanding of the types of minor incidents. Further consultation with industry and pilot representatives is required to fulfill this recommendation.* |

# Launchmaster

As Launchmaster I deliver and pick-up pilots. It's a great job, cruise ship passengers line the rails and greet us on warm summer days.

But it's a tough job too! Try parallel parking alongside a pitching container ship, with 6 meter waves and pounding rain, all in the dark of night. The pilot, your friend, walks across the slippery deck to climb a 60 ft. rope ladder to his job. His lifeline – your ability to stay alongside long enough to ensure his safety. I take that responsibility very seriously.

In August 1998, the Minister of Transport asked the Canadian Transportation Agency (CTA) to conduct a forward-looking examination of the marine pilotage system in Canada. The impetus for this review stemmed from section 53 of the *Pilotage Act* which required the Minister to review certain specific issues within the current pilotage regime which had been deferred in the National Marine Policy of 1995.

The CTA received written submissions, convened two national meetings and held regional consultations with interested parties. All sectors of the marine industry were represented at these sessions. The Agency provided its final report to the Minister on September 1, 1999.

The Canadian Transportation Agency Review contains twenty-one recommendations, all with which Transport Canada concurs in principle. Details on the Agency recommendations and the Departmental response thereto can be found in the Report to Parliament.

## OPERATIONAL REVIEW & CONSULTATIONS

The Authority maintains open communication with all related parties within its jurisdictional areas of Atlantic Canada. Wherever possible, local port committee groups have been established to allow for round-table discussions on port related pilotage issues. Within these various advisory committees, all aspects of related pilotage issues are discussed, with the objective of obtaining improved efficiencies and cost reductions. Issues such as pilot strength, pilot boat contracts, replacement of existing pilot boats with more efficient vessels, pilot training, administrative enhancements, regulatory amendments, and tariff restructuring, are examples of the items discussed.

Within the framework of the Authority a pilotage resource advisory committee has been established, and has proved an excellent source for effective understanding and communication.

## RISK-BASED METHODOLOGY

The pilotage risk-based methodology, developed and endorsed by Transport Canada is being used to assess vessel size limits and types of vessels subject to compulsory pilotage. This assessment is expected be concluded by the spring of 2003.

The Authority continues to monitor all compulsory areas to determine any change in factors and circumstances. In the event of such change, the Authority, in consultation with interested parties, will re-examine the situation, using the aforementioned risk-based methodology. Currently, the compulsory pilotage area of Miramichi is presently under review.

## COMPLAINT RESOLUTION

The development of a non-compliance form by the Authority has proven to be effective as a structured method for handling complaints. The mechanism ensures that timely feedback is provided to the complainant of the outcome, and details any action that has been taken.





# Deck Hand

WILFRED WHITE, 15 years service.

Safety is our focus. I assist pilots on and off our pilot boats and provide daily maintenance on the boats. Safety is what the Atlantic Pilotage Authority provides. Safe transfer of ships, their cargo, their passengers, the safety of other boats – the entire safety of our harbours.

I've rescued people, countless wildlife and aided small craft in distress. I've been transported back in time as our harbour filled with tall ships. I've met people from around the world. I'm part of a "family". The APA family. We look after one another. Perhaps that's why they call me the "Pilot's Angel".

## STATUS OF OTHER MINISTERIAL RECOMMENDATIONS

| Recommendation | Status |
|---|---|
| The Authority must begin to report in the Annual Report on the pool of qualified pilot candidates | *Because of the distances between pilotage areas no general pool of qualified candidates exists from which the Authority can draw. Pilot candidates that are hired must meet specific criteria for the applicable pilotage area.* |
| The Authority should provide reasons when a request for a waiver is denied as to add greater transparency to the waiver process. | *This recommendation has been acted upon by the Authority and is working effectively.* |
| The Authority is to develop and implement a fair and reasonable system for assessing pilots' competence and quality of service. This assessment process will have to take place regularly and not less than every five years. | *An assessment of the currency of pilots' certification and training has been developed.* |
| Through consultation, develop material which outlines the objective and standards against which a candidate would be examined for the purposes of being certified. | *A syllabus outlining the objective and standards against which a candidate will be examined has been developed and distributed to prospective candidates.* |
| A system should be developed by all interested parties for the early release of practical information with respect to safety incidents. | *Our reporting of shipping incidents in this report has been enhanced to provide a detailed understanding of the types of minor incidents. Further consultation with industry and pilot representatives is required to fulfill this recommendation.* |

# Launchmaster

LLOYD HATT, 7 years service.

As Launchmaster I deliver and pick-up pilots. It's a great job, cruise ship passengers line the rails and greet us on warm summer days.

But it's a tough job too! Try parallel parking alongside a pitching container ship, with 6 meter waves and pounding rain, all in the dark of night. The pilot, your friend, walks across the slippery deck to climb a 60 ft. rope ladder to his job. His lifeline – your ability to stay alongside long enough to ensure his safety. I take that responsibility very seriously.

# Pilotage Area Assignments

All Canadian waters in and around the Provinces of New Brunswick, Newfoundland and Labrador, Nova Scotia, and Prince Edward Island including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec with 2000, 2001 and 2002 pilotage assignments.

| | **2002** | 2001 | 2000 |
|---|---|---|---|
| **Compulsory Areas** | | | |
| ***New Brunswick*** | | | |
| Saint John | **1,789** | 1,843 | 1,534 |
| Miramichi | **7** | 26 | 62 |
| Restigouche | **108** | 118 | 133 |
| ***Newfoundland and Labrador*** | | | |
| St John's | **1,329** | 1,411 | 1,442 |
| Holyrood | **114** | 126 | 110 |
| Placentia Bay | **1,169** | 627 | 696 |
| Humber Arm | **312** | 324 | 298 |
| Stephenville | **115** | 129 | 167 |
| Bay of Exploits | **167** | 221 | 258 |
| ***Nova Scotia*** | | | |
| Halifax | **4,421** | 4,546 | 4,542 |
| Strait of Canso | **906** | 928 | 829 |
| Sydney | **274** | 247 | 252 |
| Bras d'Or | **93** | 104 | 117 |
| Pugwash | **84** | 104 | 72 |
| ***Prince Edward Island*** | | | |
| Charlottetown | **126** | 161 | 172 |
| Confederation Bridge | **74** | 89 | 94 |
| **Non-Compulsory Areas** | **718** | 747 | 721 |
| ***TOTAL*** | **11,806** | 11,751 | 11,499 |



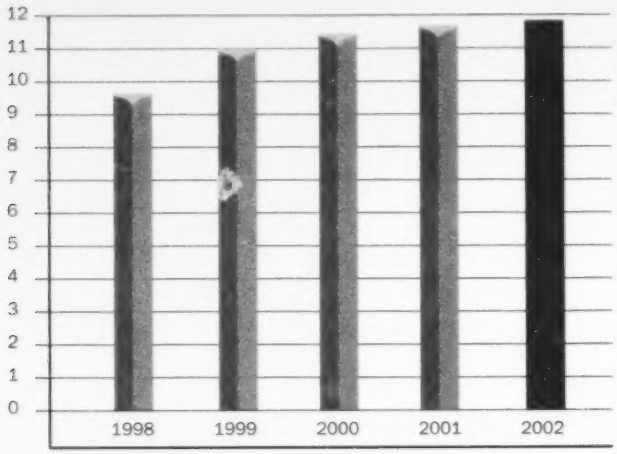
## Pilot

(in red coat) As a harbour pilot I'm responsible for bringing vessels in and out of the harbour..

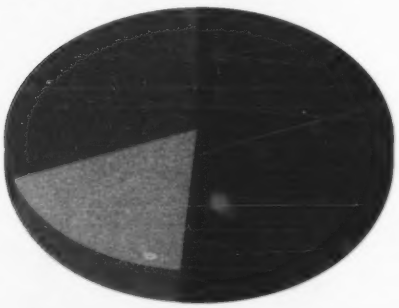
Pilots are directly responsible for the safe conduct of vessels within the various districts of the APA. Our critical role is ensuring the safety of the crews and their ships while also protecting our harbour areas. The variety of vessels we pilot makes the job particularly interesting. It's not uncommon to pilot a container ship, an oil rig and then a fishing vessel – all in the same day!

## Total Assignments per Year

in thousands




## Percentage of Pilotage Assignments by Province for 2002



| | |
|---|---|
| Nova Scotia | 51% |
| New Brunswick | 18% |
| Newfoundland & Labrador | 29% |
| Prince Edward Island | 2% |

## Shipping Incidents

No major incidents were reported in 2002. Minor incidents that were reported are outlined below:

| Type of Incident | 2002 | 2001 |
|---|---|---|
| Contact with port equipment | 2 | 1 |
| Contact with wharf | 5 | 10 |
| Collision with ship | 0 | 2 |
| Collision with buoy | 1 | 0 |
| Contact with bank | 1 | 0 |
| Contact with lock or lock gate | 0 | 1 |
| Fire | 0 | 0 |
| Other* | 0 | 2 |
| **Year end total** | **9** | **16** |

*Note: The "other" category includes reports by APA pilots of situations that may potentially cause damage to, or pollution of, the surrounding environment. In most cases, when these reports are filed, there has been no collision or contact made by the vessel with any other vessel or property.

The Authority endeavours to provide a safe and efficient pilotage service in the Atlantic Region.

In 2002, the number of occurrences decreased significantly over 2001, and were of a minor nature, most of which were contact with a wharf.

The total number of occurrences indicates 99.9% of the 11,806 pilotage assignments were incident free.

## Accounts Receivable/ Billing Clerk/Dispatcher

I'm responsible for all billing and receivables. I liaise with pilots and ships' agents on a regular basis. In 2002 there were approximately 11,800 invoices processed. I am also trained to act as a back-up dispatcher when required.

A while ago, when the NATO fleet was in port, I took it upon myself to visit each vessel and collect the pilotage fees. I left the wharf with cheques in hand – and in one case a fist full of $5 bills!

All Canadian waters in and around the Provinces of New Brunswick, Newfoundland and Labrador, Nova Scotia, and Prince Edward Island including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec with 2000, 2001 and 2002 pilotage assignments.

| | **2002** | 2001 | 2000 |
|---|---|---|---|
| Compulsory Areas | | | |
| ***New Brunswick*** | | | |
| Saint John | **1,789** | 1,843 | 1,534 |
| Miramichi | **7** | 26 | 62 |
| Restigouche | **108** | 118 | 133 |
| ***Newfoundland and Labrador*** | | | |
| St John's | **1,329** | 1,411 | 1,442 |
| Holyrood | **114** | 126 | 110 |
| Placentia Bay | **1,169** | 627 | 696 |
| Humber Arm | **312** | 324 | 298 |
| Stephenville | **115** | 129 | 167 |
| Bay of Exploits | **167** | 221 | 258 |
| ***Nova Scotia*** | | | |
| Halifax | **4,421** | 4,546 | 4,542 |
| Strait of Canso | **906** | 928 | 829 |
| Sydney | **274** | 247 | 252 |
| Bras d'Or | **93** | 104 | 117 |
| Pugwash | **84** | 104 | 72 |
| ***Prince Edward Island*** | | | |
| Charlottetown | **126** | 161 | 172 |
| Confederation Bridge | **74** | 89 | 94 |
| Non-Compulsory Areas | **718** | 747 | 721 |
| ***TOTAL*** | **11,806** | 11,751 | 11,499 |



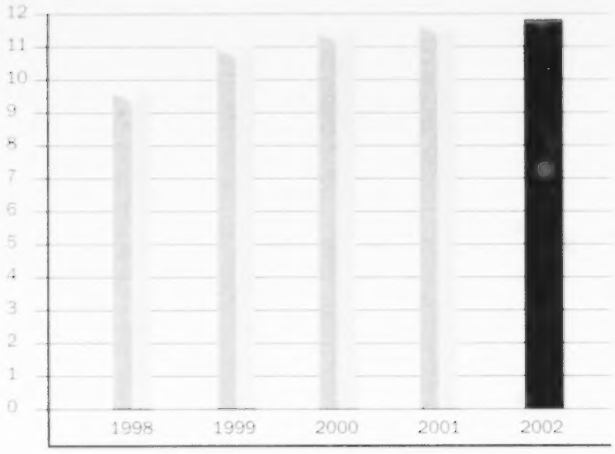
# Pilot

MARTY MURRIN, 8 years service.
(in red coat) As a harbour pilot I'm responsible for bringing vessels in and out of the harbour..

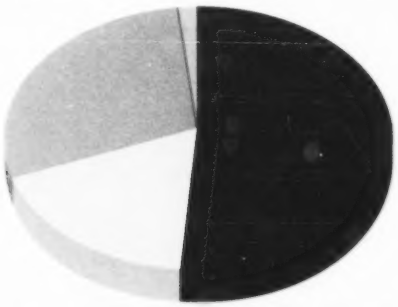
Pilots are directly responsible for the safe conduct of vessels within the various districts of the APA. Our critical role is ensuring the safety of the crews and their ships while also protecting our harbour areas. The variety of vessels we pilot makes the job particularly interesting. It's not uncommon to pilot a container ship, an oil rig and then a fishing vessel – all in the same day!

## Total Assignments per Year

in thousands




## Percentage of Pilotage Assignments by Province for 2002



| | |
|---|---|
| Nova Scotia | 51% |
| New Brunswick | 18% |
| Newfoundland & Labrador | 29% |
| Prince Edward Island | 2% |

## Shipping Incidents

No major incidents were reported in 2002. Minor incidents that were reported are outlined below:

| Type of Incident | 2002 | 2001 |
|---|---|---|
| Contact with port equipment | 2 | 1 |
| Contact with wharf | 5 | 10 |
| Collision with ship | 0 | 2 |
| Collision with buoy | 1 | 0 |
| Contact with bank | 1 | 0 |
| Contact with lock or lock gate | 0 | 1 |
| Fire | 0 | 0 |
| Other* | 0 | 2 |
| **Year end total** | **9** | **16** |

*Note: The "other" category includes reports by APA pilots of situations that may potentially cause damage to, or pollution of, the surrounding environment. In most cases, when these reports are filed, there has been no collision or contact made by the vessel with any other vessel or property.

The Authority endeavours to provide a safe and efficient pilotage service in the Atlantic Region.

In 2002, the number of occurrences decreased significantly over 2001, and were of a minor nature, most of which were contact with a wharf.

The total number of occurrences indicates 99.9% of the 11,806 pilotage assignments were incident free.

## Accounts Receivable/ Billing Clerk/Dispatcher

**PAM HEISLER, 14 years service**

I'm responsible for all billing and receivables. I liaise with pilots and ships' agents on a regular basis. In 2002 there were approximately 11,800 invoices processed. I am also trained to act as a back-up dispatcher when required.

A while ago, when the NATO fleet was in port, I took it upon myself to visit each vessel and collect the pilotage fees. I left the wharf with cheques in hand – and in one case a fist full of $5 bills!

# Comparative Review
## OF FINANCIAL AND STATISTICAL DATA

| | 2002 | 2001 | 2000 |
|---|---|---|---|
| **Financial Data** *(in thousands of dollars)* | | | |
| Total Revenue | $ **14,241** | $ 12,338 | $ 11,983 |
| Expenses | | | |
| Salaries, Fees and Benefits | **9,132** | 8,216 | 7,224 |
| Pilot Boats | **2,761** | 2,552 | 2,453 |
| Other | **2,096** | 1,763 | 1,563 |
| Total Expenses | **13,989** | 12,531 | 11,240 |
| ***Net Income (Loss)*** | $ **252** | $ (193) | $ 743 |
| ***Pilotage Revenue – Compulsory Areas*** | | | |
| Nova Scotia | $ **5,603 (40%)** | $ 5,699 (47%) | $ 5,263 (45%) |
| New Brunswick | **2,044 (15%)** | 2,102 (18%) | 1,885 (16%) |
| Newfoundland and Labrador | **5,132 (37%)** | 3,084 (26%) | 3,506 (30%) |
| Prince Edward Island | **214 (2%)** | 234 (2%) | 246 (2%) |
| ***Pilotage Revenue – Non-Compulsory Areas*** | **843 (6%)** | 879 (7%) | 846 (7%) |
| ***Total Pilotage Revenue*** | $ **13,836** | $ 11,998 | $ 11,746 |
| **Statistical Data** | | | |
| Pilotage Units* | **3,266,144** | 3,077,880 | 2,921,141 |
| Pilotage Assignments | **11,806** | 11,751 | 11,499 |
| Average Number of Units per Assignment | **277** | 262 | 254 |
| Incidents** | **9** | 16 | 10 |
| Per Cent of Incident Free Assignments | **99.9%** | 99.9% | 99.9% |
| ***Human Resources****** | | | |
| Employee Pilots | **43** | 41 | 38 |
| Contract Pilots | **14** | 14 | 14 |
| Pilot Boat Crew | **13** | 13 | 13 |
| Officers and Administration | **8** | 8 | 7 |
| Dispatch | **6** | 6 | 6 |

* *Pilotage unit means a measurement of the size of the ship, and includes these dimensions: the length, breadth and moulded depth of a ship.*

** *Compilation of all maritime incident reports with or without damage.*

*** *Full time (or equivalent) personnel strength as at December 31 of each year.*

# Management's Responsibility for Financial Reporting

The accompanying financial statements have been prepared by the Authority's management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles consistently applied, using management's best estimates and judgements, where appropriate. Management is responsible for the integrity and objectivity of the information in the financial statements and annual report.

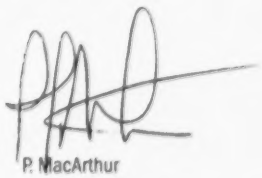
Management is also responsible for developing and maintaining a system of internal control which is designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, transactions comply with relevant authorities and accounting systems provide timely, accurate financial reports.

The Authority's management is responsible for conducting its affairs in compliance with the *Pilotage Act* and regulations, the *Financial Administration Act* and regulations, and the by-laws of the Authority.

The Authority is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Authority exercises its responsibilities through its Audit Committee. The Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Authority on the recommendation of the Audit Committee.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the transactions and financial statements of the Authority in accordance with Canadian generally accepted auditing standards, and expresses her opinion on the financial statements. She has full and free access to the Audit Committee of the Authority, and her report follows.

R.A. McGuinness
*Chief Executive Officer*



P. MacArthur
*Chief Financial Officer*

*Halifax, Nova Scotia*
*February 12, 2003*

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

# Auditor's Report

**To the Minister of Transport**

I have audited the balance sheet of Atlantic Pilotage Authority as at December 31, 2002 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conduct my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2002 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations, and the by-laws of the Authority.

John O'Brien, CA
*Principal*
*for the Auditor General of Canada*

*Halifax, Nova Scotia*
*February 12, 2003*

# Balance Sheet

*As at December 31, 2002*

| *in thousands of dollars* | | 2002 | | 2001 |
|---|---|---|---|---|
| ***Assets*** | | | | |
| Current | | | | |
| Cash and short term deposits (Note 3) | $ | **309** | $ | 254 |
| Accounts receivable, net (Note 3) | | **1,864** | | 1,674 |
| Prepaid expenses | | **47** | | 28 |
| | | **2,220** | | 1,956 |
| Long Term | | | | |
| Investments (Note 3) | | **620** | | 468 |
| Segregated investments (Note 3) | | **887** | | 887 |
| Capital assets, net (Note 4) | | **2,789** | | 2,730 |
| | $ | **6,516** | $ | 6,041 |
| ***Liabilities*** | | | | |
| Current | | | | |
| Accounts payable and accrued liabilities (Note 3) | $ | **1,189** | $ | 971 |
| Accrued employee severance benefits | | **96** | | 88 |
| | | **1,285** | | 1,059 |
| Long Term | | | | |
| Accrued employee severance benefits | | **608** | | 611 |
| | | **1,893** | | 1,670 |
| ***Equity of Canada*** | | | | |
| Contributed capital | | **2,305** | | 2,305 |
| Retained earnings | | **2,318** | | 2,066 |
| | | **4,623** | | 4,371 |
| | $ | **6,516** | $ | 6,041 |

Commitments and contingencies (Note 8)

*See accompanying notes to financial statements*

Approved by the Authority:

*Chair*

*Member*

# Statement of Operations and Retained Earnings

*For the year ended December 31, 2002*

| *in thousands of dollars* | | **2002** | | 2001 |
|---|---|---|---|---|
| ***Revenues*** | | | | |
| Pilotage charges | $ | **13,836** | $ | 11,998 |
| Other Income (Note 5) | | **405** | | 340 |
| | | **14,241** | | 12,338 |
| ***Expenses*** | | | | |
| Pilots' fees, salaries and benefits | | **7,218** | | 6,432 |
| Pilot boats, operating costs | | **3,401** | | 3,164 |
| Staff salaries and benefits | | **1,075** | | 1,003 |
| Transportation and travel | | **709** | | 645 |
| Professional and special services | | **398** | | 402 |
| Amortization | | **354** | | 327 |
| Training | | **249** | | 111 |
| Utilities, materials and supplies | | **244** | | 220 |
| Rentals | | **171** | | 108 |
| Communications | | **170** | | 119 |
| | | **13,989** | | 12,531 |
| ***Net income (loss) for the year*** | | **252** | | (193) |
| ***Retained earnings, beginning of the year*** | | **2,066** | | 2,259 |
| ***Retained earnings, end of the year*** | $ | **2,318** | $ | 2,066 |

*See accompanying notes to financial statements*

# Statement of Cash Flows

*For the year ended December 31, 2002*

| *in thousands of dollars* | **2002** | 2001 |
|---|---|---|
| ***Operating Activities*** | | |
| Cash receipts from customers | **$ 13,686** | $ 12,063 |
| Cash paid to employees and suppliers | **(13,302)** | (12,190) |
| Other income received | **346** | 228 |
| Employee severance payments | **(110)** | (131) |
| **Cash flows from (used in) operating activities** | **620** | (30) |
| ***Investing Activities*** | | |
| Purchase of investments and segrated investments | **(527)** | (517) |
| Redemption of investments and segrated investments | **375** | 493 |
| Additions to capital assets | **(413)** | (411) |
| **Cash flows (used in) investing activities** | **(565)** | (435) |
| ***Increase (decrease) in cash and short term deposits*** | **55** | (465) |
| ***Cash and short term deposits, beginning of year*** | **254** | 719 |
| ***Cash and short term deposits, end of year*** | **$ 309** | $ 254 |

*See accompanying notes to financial statements*

# Notes to Financial Statements

*December 31, 2002*

*(in thousands of dollars)*

## 1. Objectives and Activities

The Atlantic Pilotage Authority (the "Authority") was established in 1972 pursuant to the *Pilotage Act*. The objects of the Authority are to establish, operate, maintain, and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The *Act* provides that pilotage tariffs shall be fair, reasonable, and sufficient, together with any revenue from other sources, to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Under the *Pilotage Act*, no payment to the Authority may be made under an appropriation by Parliament to discharge an obligation or liability.

The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act* and is not subject to the provisions of the *Income Tax Act*.

## 2. Significant Accounting Policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles:

***(a) Cash and short term deposits***

Cash and short term deposits consist of cash on hand and investments in money market instruments. Cash and short term deposits are recorded at cost.

***(b) Investments and segregated investments***

Investments are recorded at cost. Write down of investments to market value is recorded for other than a temporary decline in their underlying value.

***(c) Employee future benefits***

Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Authority recognizes the cost of the future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees. Changes to these estimates are charged or credited to the Statement of Operations in the period they are reassessed.

***(d) Contributed capital***

Contributed capital consists of the estimated historical cost of capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net capital assets financed from parliamentary appropriations.

***(e) Amortization***

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful life of the assets as follows:

| | |
|---|---|
| Pilot boats | 10 to 25 years |
| Furniture and equipment | 5 to 10 years |

***(f) Pension plan***

All employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. Contributions with respect to current service are expensed in the current period (see note 6). Contributions with respect to past service benefits are expensed when paid. The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

***(g) Measurement uncertainty***

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

## 3. Financial Instruments

In accordance with the *Pilotage Act*, the Authority is only permitted to invest in Government of Canada Treasury Bills and government guaranteed bonds. Investments are at fixed rates of interest until maturity. The Authority's investments are not considered to have any significant exposure to credit risk.

| | 2002 | | 2001 | |
|---|---|---|---|---|
| | **Carrying Value** | **Yield (%)** | Carrying Value | Yield (%) |
| Cash (bank indebtedness) | **$ 41** | | $ (89) | |
| Maturing within 3 months: | | | | |
| Government of Canada Coupons | **–** | | 65 | 4.93 |
| Government of Canada Treasury Bills | **249** | **1.25** | 246 | 3.29 |
| Provincial Coupons | **19** | **5.82** | 32 | 5.03-5.05 |
| Total cash and short term deposits | **$ 309** | | $ 254 | |
| Maturing within 3 years: | | | | |
| Government of Canada Bonds | **$ 181** | **4.49-4.96** | $ – | |
| Provincial Bonds | **922** | **4.21-5.83** | 838 | 4.68-5.83 |
| | **1,103** | | 838 | |
| Maturing beyond 3 years: | | | | |
| Government of Canada Bonds | **180** | **4.25-4.71** | 58 | 4.25-4.79 |
| Provincial Bond | **224** | **4.72-5.02** | 459 | 4.21-5.17 |
| | **404** | | 517 | |
| Total investments and segregated investments | **$ 1,507** | | $ 1,355 | |

Segregated investments represent one fund established for capital asset replacement and the funding of employee severance benefits. The level in the fund is based upon the cash provided by operating activities in the previous year. There were no additions to or withdrawals from segregated investments in 2002.

The carrying value of investments approximates their fair value.

Accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. Both are due on demand. The carrying value of these financial instruments approximates fair values because of their short maturity. There are no concentrations of accounts receivable with any one customer.

## 4. Capital Assets

| | 2002 | | | 2001 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Cost** | **Accumulated Amortization** | **Net** | Cost | Accumulated Amortization | Net |
| Land | **$ 1** | **$ –** | **$ 1** | $ 1 | $ – | $ 1 |
| Pilot boats | **4,853** | **2,334** | **2,519** | 4,501 | 2,137 | 2,364 |
| Furniture & equipment | **1,194** | **925** | **269** | 1,133 | 768 | 365 |
| | **$ 6,048** | **$ 3,259** | **$ 2,789** | $ 5,635 | $ 2,905 | $ 2,730 |

## 5. Other Income

These financial statements include amounts recovered with respect to a fraud committed against the Authority. The Authority has now made full recovery of these funds.

## 6. Pension Plan

The Authority is required to contribute to the Public Service Superannuation Plan on a ratio of 2.14 to 1 of employee contributions to a defined salary threshold. On the portion of salaries above the defined threshold, the Authority is required to contribute on a ratio of 15 to 1 of employee contributions.

Contributions to the Public Service Superannuation Plan consisted of:

| | **2002** | 2001 |
|---|---|---|
| Contributions by the Authority | **$ 777** | $ 575 |
| Contributions by employees | **$ 306** | $ 269 |

## 7. Related Party Transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

## 8. Commitments and Contingencies

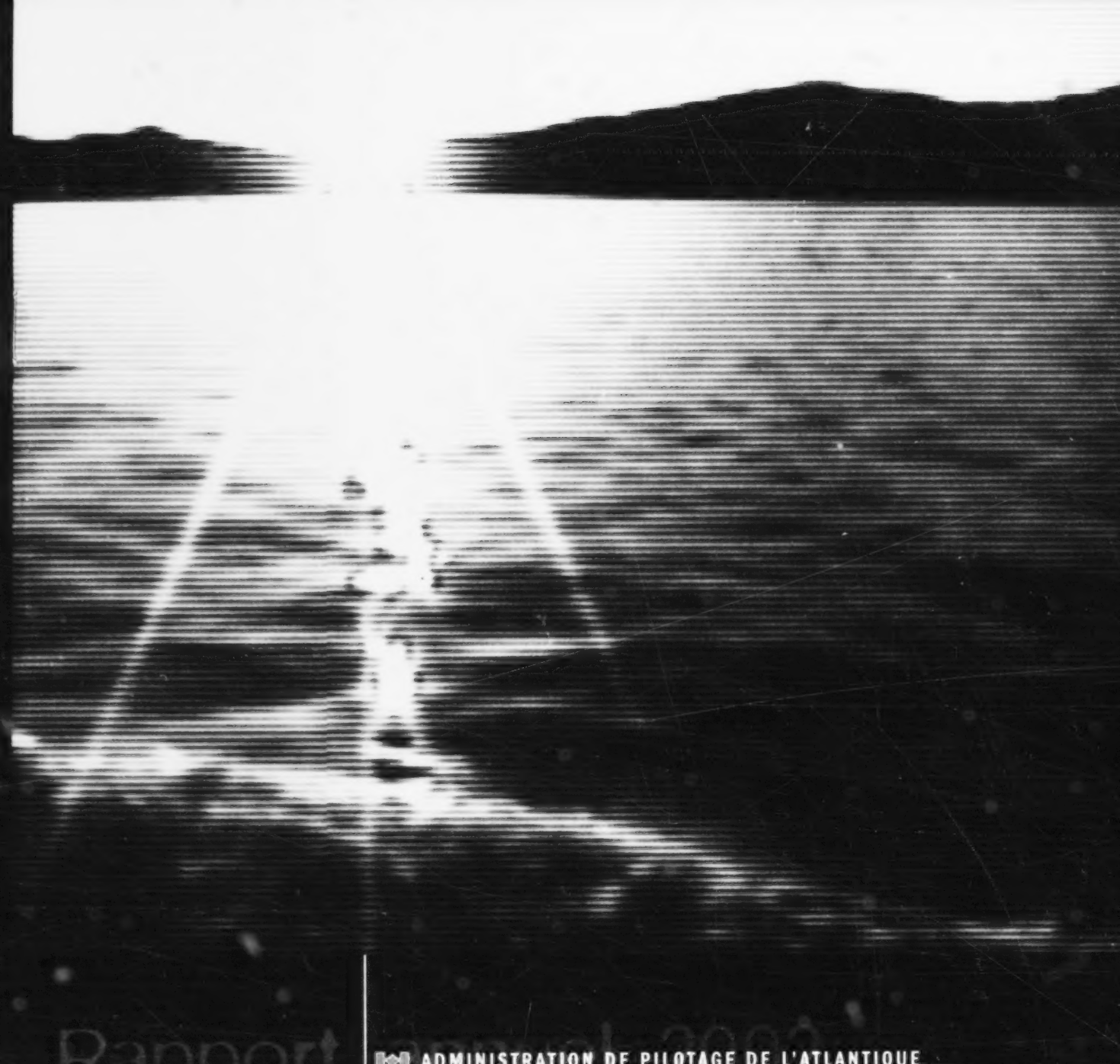
(a) The Authority has entered into contracts for pilot boat services, office rentals, and wharfage rentals requiring the following minimum annual payments:

| | |
|---|---|
| 2003 | $ 828 |
| 2004 | 143 |
| 2005 | 105 |
| 2006 | 91 |
| 2007 | 14 |
| | $ 1,181 |

(b) In connection with its operations, the Authority is the defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the financial statements in this regard.



Design: ArtWorks (2003); Printing: Print Atlantic Limited



# Rapport annuel 2002

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

RAPPORT ANNUEL | 2002

Canada

## Siège social de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

Tour Cogswell, pièce 910
2000, Rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3K1 Canada

*tél.* 902.426.2550
*télex.* 902.426.4004

## Regie de la societe

L'Administration de pilotage de l'Atlantique respecte les *Lignes directrices sur la régie des sociétés d'État et autres entreprises publiques*. Les politiques régissant l'administration de l'APA, les relations avec la direction et le fonctionnement du Conseil d'administration font l'objet d'une révision constante et, au besoin, des changements y sont apportés. Grâce au présent examen, le Conseil d'administration de l'Administration de pilotage de l'Atlantique a établi un processus et une structure efficaces qui lui permettront de superviser la direction et la gestion de l'APA et à cette dernière de remplir son mandat.

La *Loi maritime du Canada* prévoit la nomination d'un président à temps partiel et d'un directeur général à temps plein. Le directeur général est responsable devant le Conseil d'administration et, de par son rôle, il voit à l'application des normes établies et des connaissances nécessaires, et à l'accomplissement des tâches administratives quotidiennes requises. Une telle direction est conforme à la régie des sociétés.

La composition actuelle du Conseil - soit un président, deux pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants du secteur public -, assure une excellente représentation reposant sur les connaissances, la perspective du transport maritime et une grande expérience des affaires. Le Conseil d'une Administration est responsable de ses décisions devant le Ministre des Transports. Le Gouverneur en conseil en nomme les membres qui répondent de leur gestion au gouvernement du Canada et au grand public. En vue de la nomination des deux représentants de l'industrie du transport maritime, des noms sont sollicités auprès de l'Association des armateurs canadiens et de la Fédération maritime du Canada ; les noms sont ensuite présentés au Ministre des Transports pour sa considération.

L'Administration appuie sans réserve la composition du Conseil d'administration, de l'équipe de gestion et de son personnel. Grâce à un système aussi efficace, elle est d'avis qu'elle remplit son mandat et qu'elle répond aux exigences propres à une bonne régie des sociétés.

## Table des matieres

Lettre de la Présidente et du Directeur général ..... 1
Le Conseil d'administration et l'Équipe de gestion ..... 2
Mandat, mission et vision ..... 3
Revue de l'année 2002 ..... 4
*Tour d'horizon* ..... 4
*Zones de pilotage et pilotes* ..... 7
*Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens* ..... 8
*Affectations de pilotage* ..... 10
*Examen comparatif* ..... 12
Responsabilité de la direction à l'égard de la communication de l'information financière ..... 13
Rapport du vérificateur ..... 14
États financiers ..... 15

L'Administration de pilotage de l'Atlantique respecte les *Lignes directrices sur la regie des societes d'Etat et autres entreprises publiques*. Les politiques regissant l'administration de l'APA, les relations avec la direction et le fonctionnement du Conseil d'administration font l'objet d'une revision constante et, au besoin, des changements y sont apportes. Grace au present examen, le Conseil d'administration de l'Administration de pilotage de l'Atlantique a etabli un processus et une structure efficaces qui lui permettront de superviser la direction et la gestion de l'APA et a cette derniere de remplir son mandat.

La *Loi maritime du Canada* prevoit la nomination d'un president a temps partiel et d'un directeur general a temps plein. Le directeur general est responsable devant le Conseil d'administration et, de par son role, il voit a l'application des normes etablies et des connaissances necessaires, et a l'accomplissement des taches administratives quotidiennes requises. Une telle direction est conforme a la regie des societes.

La composition actuelle du Conseil - soit un president, deux pilotes, deux representants de l'industrie du transport maritime et deux representants du secteur public -, assure une excellente representation reposant sur les connaissances, la perspective du transport maritime et une grande experience des affaires. Le Conseil d'une Administration est responsable de ses decisions devant le Ministre des Transports. Le Gouverneur en conseil en nomme les membres qui repondent de leur gestion au gouvernement du Canada et au grand public. En vue de la nomination des deux representants de l'industrie du transport maritime, des noms sont sollicites aupres de l'Association des armateurs canadiens et de la Federation maritime du Canada. Les noms sont ensuite presentes au Ministre des Transports pour sa consideration.

L'Administration appuie sans reserve la composition du Conseil d'administration, de l'equipe de gestion et de son personnel. Grace a un systeme aussi efficace, elle est d'avis qu'elle remplit son mandat et qu'elle repond aux exigences propres a une bonne regie des societes.

Tour Cogswell, piece 910
2000, Rue Barrington
Halifax (Nouvelle Ecosse)
B3J 3K1 Canada

*tel.* 902.426.2550
*telex.* 902.426.4004

Lettre de la Presidente et du Directeur general ..... 1
Le Conseil d'administration et l'Equipe de gestion ..... 2
Mandat, mission et vision ..... 3
Revue de l'annee 2002 ..... 4
*Tour d'horizon* ..... 4
*Zones de pilotage et pilotes* ..... 7
*Examen ministeriel des questions de pilotage demeurees en suspens* ..... 8
*Affectations de pilotage* ..... 10
*Examen comparatif* ..... 12
Responsabilite de la direction a l'egard de la communication de l'information financiere ..... 13
Rapport du verificateur ..... 14
Etats financiers ..... 15

# Lettre de la Présidente et du Directeur général

L'honorable David Collenette
Ministre des Transports
29e étage, Tour C
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de 2002 de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Nous sommes heureux d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique continue de remplir son mandat d'autonomie financière. Un des principaux objectifs de l'Administration est de maintenir une bonne communication avec ses clients et de répondre à leurs besoins en matière de pilotage tout en respectant son mandat qui consiste à assurer ce service de manière sûre.

La prestation d'un service de pilotage repose en grande partie sur les bateaux-pilotes. C'est pourquoi nous consacrons des sommes considérables pour que les bateaux-pilotes de l'Administration et ceux de ses pilotes à contrat répondent aux normes les plus élevées.

En ce qui concerne l'autonomie financière des ports pris individuellement, l'Administration a légèrement augmenté ses tarifs dans sept zones de pilotage obligatoire, augmentation qui s'applique en 2003 et 2004. Aucune augmentation n'est prévue dans les neuf autres zones de pilotage obligatoire.

En 2002, l'Administration a fait l'objet d'un examen spécial par le bureau du Vérificateur général; la *Loi sur la gestion des finances publiques* exige la tenue d'un tel examen au moins une fois tous les cinq ans. L'examen n'a permis d'établir aucuns écarts significatifs.

L'analyse des risques en matière de pilotage, au moyen de la MFAR, continue de recevoir un accueil favorable. L'Administration devrait conclure bientôt son évaluation de la taille, de la jauge et du type de navires assujettis au pilotage obligatoire (Recommandation Nº 2) et elle a entamé sa première évaluation des zones de pilotage obligatoire en fonction de la MFAR.

Nous avons le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique continue d'offrir un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique possible, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Le directeur général,
Anthony McGuinness

La présidente,
Anne Soucie

# Le Conseil d'administration

***Madame Anne Soucie***
Présidente
Edmundston (N.-B.)

***Madame Donna Pardy***
Représentante du secteur public
Gambo (T.-N.-L.)

***Le capitaine John Aspin***
Représentant de l'industrie du transport maritime
Belle River (I.-P.-É.)

***Le capitaine Tor Bordevik***
Représentant de l'industrie du transport maritime
Saint John (N.-B.)

***Madame Blanche Keats***
Représentante du secteur public
Digby (N.-É.)

***Le capitaine Alan Stockdale***
Représentant des pilotes
Halifax (N.-É.)

***Le capitaine Don Duffy***
Représentant des pilotes
Public Landing (N.-B.)

## La Direction

***Le capitaine R. A. McGuinness***
Directeur général

***P. L. MacArthur, CMA***
Directeur des finances

***Le capitaine P. T. Gates***
Directeur des opérations

## L'Équipe de gestion

*(de gauche à droite)*

***P. L. MacArthur, CMA***
Directeur des finances

***Nancy Gordon***
Directrice administrative

***Le capitaine P. T. Gates***
Directeur des opérations

***Le capitaine R. A. McGuinness***
Directeur général

# Mandat, mission et vision

## Mandat

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région atlantique.

## Mission

L'Administration de pilotage réalisera ce mandat en fournissant l'expertise, l'expérience et la technologie nécessaires pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle se fait un devoir de maximiser l'utilisation de ses ressources et de ses atouts afin d'atteindre ses objectifs de façon sûre et respectueuse de l'environnement.

## Énoncé de vision

### Nous continuerons d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront et ce dans l'intérêt des divers ports et districts et des localités environnantes.

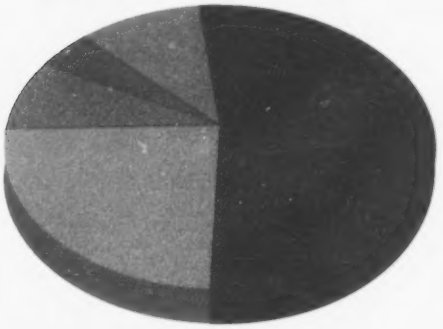
# 2002

## Tour d'horizon

*L'Administration de pilotage de l'Atlantique a continué en 2002 de remplir son mandat qui consiste à assurer un service de pilotage maritime sûr et efficace. L'Administration a traité 11 806 affectations de pilotage et seulement neuf incidents mineurs ont été rapportés.*

Après avoir subi une perte, en 2001, l'Administration de pilotage a réalisé un faible bénéfice net. Le bénéfice de 2002 représente un taux de rendement global d'environ 1,8 %.

### Répartition des recettes en 2002

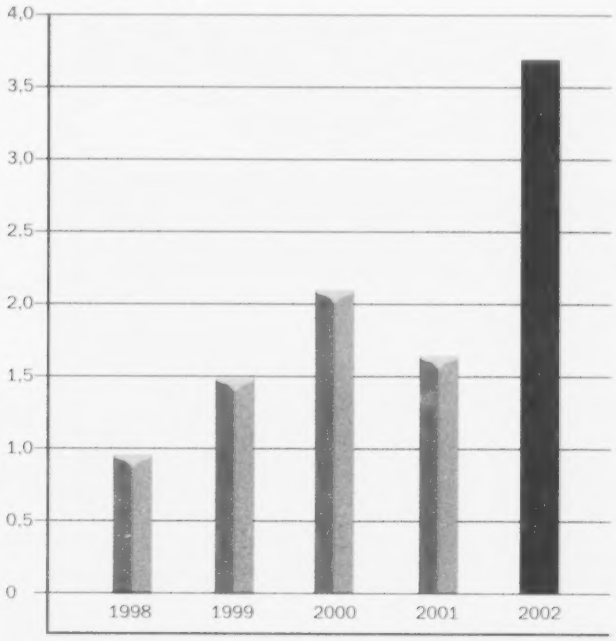


| | |
|---|---|
| Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes | 50,7 % |
| Frais d'exploitation des bateaux-pilotes | 23,9 % |
| Salaires et avantages sociaux du personnel | 7,5 % |
| Transport et déplacements | 5,0 % |
| Autres dépenses | 11,1 % |
| Bénéfice net | 1,8 % |

L'Administration de pilotage a réalisé un bénéfice d'exploitation dans 12 des 16 zones obligatoires. Le changement le plus marqué s'est produit dans la baie de Plaisance où le trafic et les recettes ont beaucoup augmenté par rapport à l'année précédente. L'augmentation découle de l'augmentation du volume de pétrole livré dans la baie de Plaisance en provenance des champs pétroliers Hibernia et Terra Nova.

### Recettes dans la baie de Plaisance 1998-2002

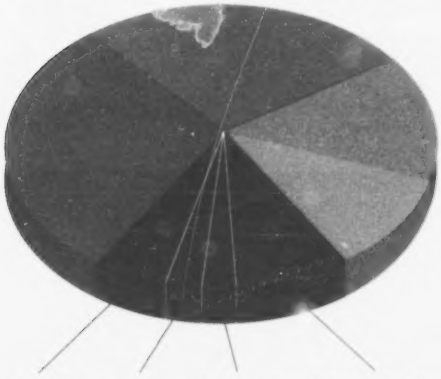
*en millions de dollars*



« ... l'Administration a connu au cours des deux dernières années la plus importante arrivée de nouveaux pilotes employés de son histoire. »

Jusqu'à cette année, au chapitre des ports situés dans une zone de pilotage obligatoire, le port de Halifax affichait les recettes les plus élevées. En 2002, la baie de Plaisance a enregistré des recettes légèrement plus élevées que celles du port de Halifax. La baie de Plaisance a compté pour 28,6 % des recettes de pilotage de l'Administration, tandis que Halifax a compté pour 28,4 %. Au chapitre des recettes, le port de Saint John figurait au troisième rang avec 14 %. À titre de comparaison, en 2001, Halifax comptait pour 32 % des recettes, Saint John comptait pour 16,6 %, et la baie de Plaisance comptait pour seulement 14,7 %.

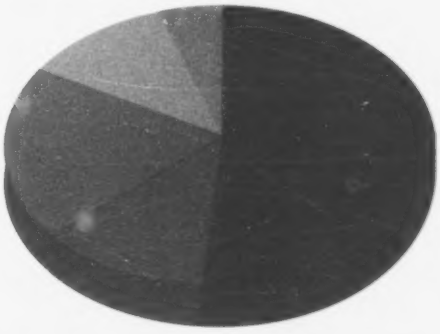
## Pourcentage des recettes de pilotage obligatoire par port en 2002




| | |
|---|---|
| Baie de Plaisance | 28,6 % |
| Halifax | 28,4 % |
| Saint John | 14,0 % |
| Canso | 10,3 % |
| Autre | 18,7 % |

Les pilotes employés de l'Administration ont effectué 97 % de l'ensemble des affectations de pilotage en 2002, les pilotes à contrat s'étant occupé du reste. Compte tenu des augmentations de trafic observées dans des ports comme Halifax et la baie de Plaisance, et du départ à la retraite de pilotes d'expérience, l'Administration a connu au cours des deux dernières années la plus importante arrivée de nouveaux pilotes employés de son histoire. Cette tendance a contribué à l'augmentation des coûts liés à la formation et à celle des autres frais de pilotage puisque les nouveaux employés passent par le programme d'apprentissage et de mentorat en vue de devenir des pilotes compétents et bien formés. Il faut noter qu'un pilote qui se joint à l'Administration doit être un marin professionnel d'expérience. Au cours des cinq dernières années, les apprentis pilotes avaient en moyenne 39 ans au début de leur emploi. Les pilotes embauchés au cours des cinq dernières années représentent maintenant un peu plus de 50 % de notre effectif de pilotes.

## Ancienneté des pilotes de l'APA au 31 décembre 2002



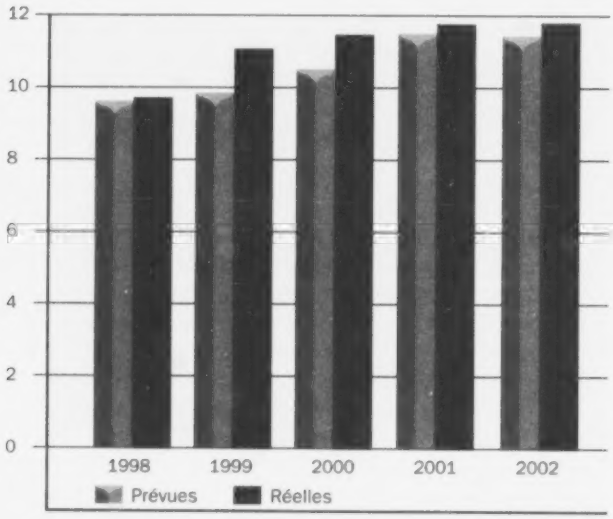
| | |
|---|---|
| 5 ans ou moins | 51,2 % |
| De 5 à 10 ans | 11,6 % |
| De 10 à 15 ans | 20,9 % |
| De 15 à 20 ans | 11,6 % |
| Plus de 20 ans | 4,7 % |

Chaque année, l'Administration prépare des prévisions en matière d'activités de pilotage au cours de l'année à venir. Ces prévisions servent à préparer les budgets d'exploitation, y compris le calcul des recettes provenant des droits de pilotage, une estimation des dépenses d'exploitation et la planification des besoins en matière de personnel et de bateaux-pilotes. Le nombre réel d'affectations en 2002 était supérieur de 3,1 % au nombre d'affectations prévu au budget.

L'Administration s'efforce de minimiser l'augmentation du coût de ses services. Par contre, elle n'a aucun contrôle sur la contribution qu'elle doit verser aux régimes de pension des employés (le régime de pension de retraite de la fonction publique et les conventions de retraite), et cela a beaucoup contribué à l'augmentation des coûts liés aux salaires des pilotes, des équipages des bateaux-pilotes et du personnel administratif.

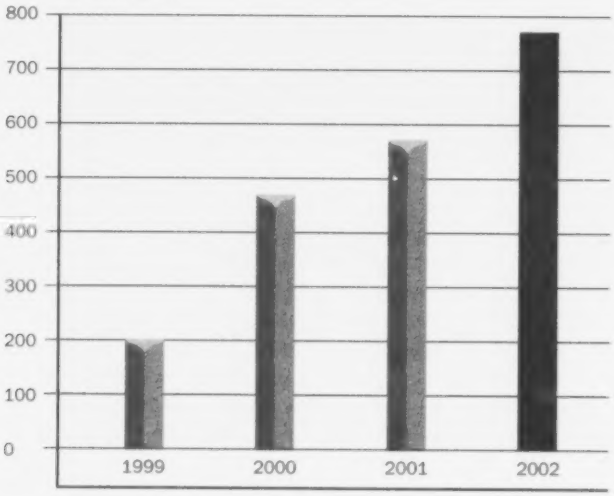
## Affectations de pilotage prévues et réelles pour 1998-2002

*en milliers*




## Cotisations de l'employeur au régime de retraite 1999-2002

*en milliers de dollars*



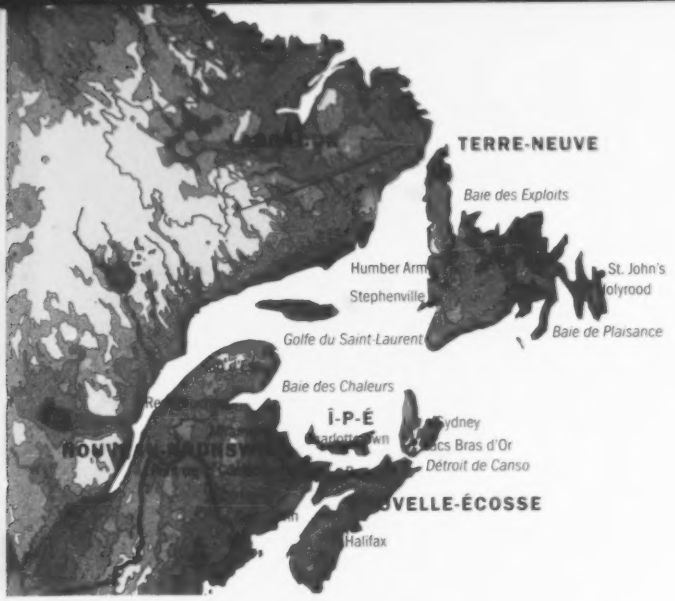

L'Administration examine chaque année les tarifs demandés dans chaque zone de pilotage obligatoire et elle apporte les correctifs nécessaires en vue d'atteindre son objectif d'autonomie financière dans chaque zone. En 2002, la dernière partie des augmentations tarifaires en deux parties, prévues dans les zones de pilotage de Halifax, Humber Arm et Stephenville, est entrée en vigueur. Cet ajustement représentait une augmentation tarifaire globale de moins de 1,4 %. En 2002, l'Administration a proposé d'autres augmentations tarifaires qui viseront 7 des 16 ports où le pilotage est obligatoire. Six de ces ports connaîtront une augmentation en deux étapes, la première augmentation étant prévue en 2003 et la deuxième augmentation, en 2004. Les augmentations seront de 3 % par année dans le port de Halifax et iront jusqu'à 8 % par année dans des ports plus petits. Le taux d'augmentation moyen devrait être d'environ 3,1 %. L'Administration poursuivra ses efforts en vue d'assurer un service de pilotage efficace et professionnel au coût le moins élevé possible.



# Agent

À titre d'agent maritime, je suis le principal point de contact entre les navires et leurs capitaines, les employés à terre et les clients. J'entretiens de bons rapports de travail avec les pilotes et le service de répartition des pilotes.

Le service qu'assurent les pilotes nous aide à toujours livrer nos cargaisons à temps et nos clients en sont bien heureux!




# Zones de pilotage et pilotes

## ZONES DE PILOTAGE

Il existe 16 zones de pilotage obligatoire et de nombreuses zones de pilotage non obligatoire dans la région de l'Atlantique. Pour déterminer si un port doit ou non être désigné comme zone de pilotage obligatoire, on tient compte des facteurs suivants : degré de difficulté et de danger que présentent les approches à la zone de pilotage et la navigation dans celle-ci, l'importance du trafic maritime ainsi que la taille et la manœuvrabilité des navires, la structure des quais, des cales et l'espace réellement disponible pour la manœuvre des navires, la nature du fret transporté (par ex. : pétrole, gaz, explosifs, matières dangereuses), et les questions environnementales et la protection des écosystèmes.

## RÉGION DE PILOTAGE VISÉE

La *Loi sur le pilotage* définit comme suit la région que dessert l'Administration : « Toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et du Labrador, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec, au sud du cap d'Espoir. »

### Zones de pilotage obligatoire

| | |
|---|---|
| ***Nouveau-Brunswick*** | Saint John, Miramichi, Restigouche |
| ***Terre-Neuve-et-Labrador*** | Baie des Exploits, Holyrood, baie de Plaisance, Stephenville, Humber Arm, St. John's |
| ***Nouvelle-Écosse*** | Lacs Bras d'Or, Halifax, Pugwash, détroit de Canso, Sydney |
| ***Île-du-Prince-Édouard*** | Charlottetown, Pont de la Confédération |

### Zones de pilotage non obligatoire

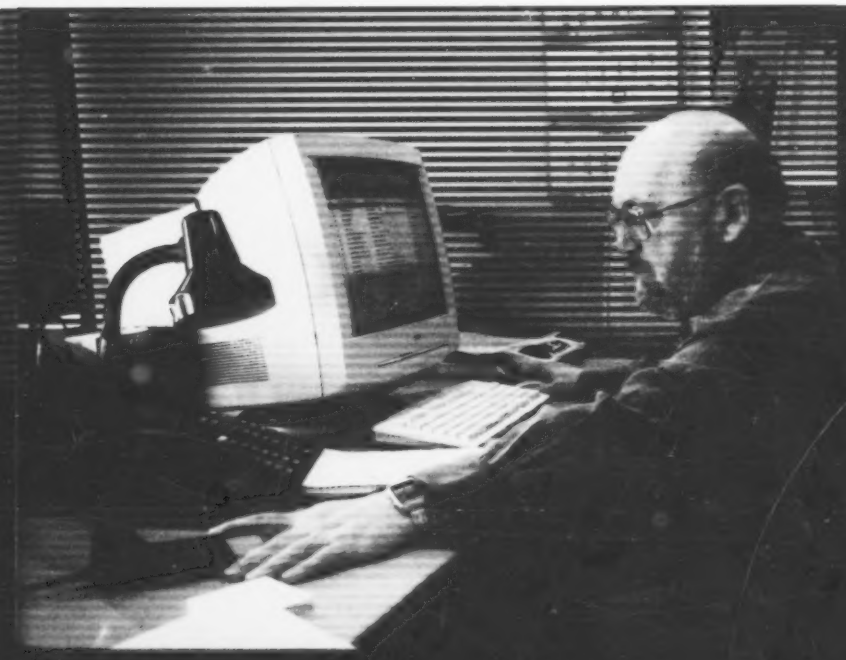
L'Administration de pilotage de l'Atlantique assure sur demande des services de pilotage dans des zones où le pilotage n'est pas obligatoire.

Parmi ces ports, notons :

| | |
|---|---|
| ***Nouveau-Brunswick*** | Bathurst, Caraquet, Belledune |
| ***Terre-Neuve-et-Labrador*** | Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond |
| ***Nouvelle-Écosse*** | Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater |
| ***Île-du-Prince-Édouard*** | Georgetown, Souris, Summerside |
| ***Québec*** | Chandler |

## PILOTES

L'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie des pilotes compétents et professionnels qui connaissent à fond tous les aspects des manœuvres des navires. Le pilote a une connaissance approfondie de l'effet des vents, des courants et des marées sur les navires, et il démontre cette expertise lorsqu'il dirige un navire, peu importe sa taille, à proximité du littoral et dans des chenaux et des ports plus étroits. Le rôle du pilote prend toute sa valeur si l'on regarde la précision avec laquelle il prépare l'approche, anticipe les manœuvres et réagit efficacement. Le pilote professionnel a recours aux systèmes d'aide à la navigation, visuels ou électroniques, et compte sur les services d'information. Ces ressources permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique de fournir un service sûr et efficace à tous les navires qui naviguent dans les eaux de la région de l'Atlantique.



# Répartiteur

Les répartiteurs sont le point de liaison entre les navires, leurs agents ainsi que nos pilotes et leurs bateaux-pilotes. C'est à nous que revient la tâche de faire en sorte que le pilote et son bateau-pilote soient au bon endroit au bon moment.

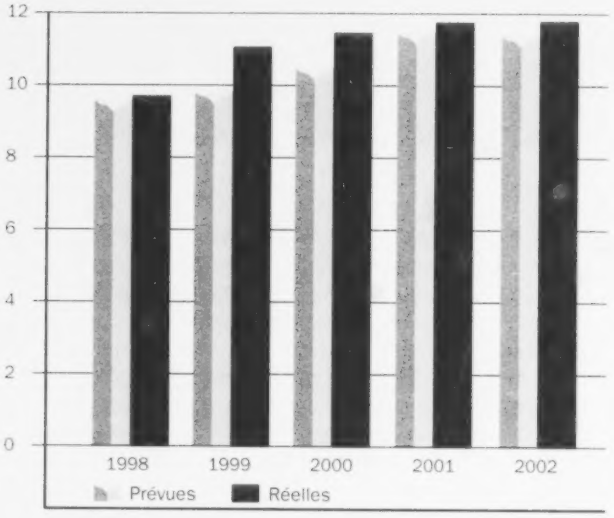
C'est durant un de mes premiers quarts de travail, en soirée, que le porte-conteneurs Kitano a pris feu au large du port de Halifax. Toute une initiation à mon nouveau travail!

Chaque année, l'Administration prépare des prévisions en matière d'activités de pilotage au cours de l'année à venir. Ces prévisions servent à préparer les budgets d'exploitation, y compris le calcul des recettes provenant des droits de pilotage, une estimation des dépenses d'exploitation et la planification des besoins en matière de personnel et de bateaux-pilotes. Le nombre réel d'affectations en 2002 était supérieur de 3,1 % au nombre d'affectations prévu au budget.

L'Administration s'efforce de minimiser l'augmentation du coût de ses services. Par contre, elle n'a aucun contrôle sur la contribution qu'elle doit verser aux régimes de pension des employés (le régime de pension de retraite de la fonction publique et les conventions de retraite), et cela a beaucoup contribué à l'augmentation des coûts liés aux salaires des pilotes, des équipages des bateaux-pilotes et du personnel administratif.

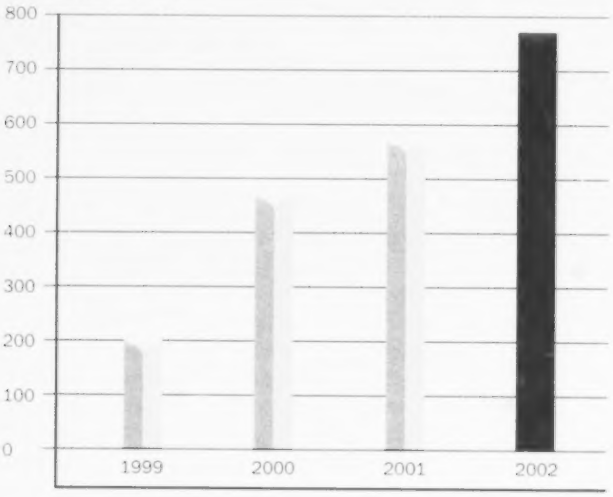
## Affectations de pilotage prévues et réelles pour 1998-2002

*en milliers*




## Cotisations de l'employeur au régime de retraite 1999-2002

*en milliers de dollars*




L'Administration examine chaque année les tarifs demandés dans chaque zone de pilotage obligatoire et elle apporte les correctifs nécessaires en vue d'atteindre son objectif d'autonomie financière dans chaque zone. En 2002, la dernière partie des augmentations tarifaires en deux parties, prévues dans les zones de pilotage de Halifax, Humber Arm et Stephenville, est entrée en vigueur. Cet ajustement représentait une augmentation tarifaire globale de moins de 1,4 %. En 2002, l'Administration a proposé d'autres augmentations tarifaires qui viseront 7 des 16 ports où le pilotage est obligatoire. Six de ces ports connaîtront une augmentation en deux étapes, la première augmentation étant prévue en 2003 et la deuxième augmentation, en 2004. Les augmentations seront de 3 % par année dans le port de Halifax et iront jusqu'à 8 % par année dans des ports plus petits. Le taux d'augmentation moyen devrait être d'environ 3,1 %. L'Administration poursuivra ses efforts en vue d'assurer un service de pilotage efficace et professionnel au coût le moins élevé possible.

# Agent

ROB LAVIGNE, Kent Line International

À titre d'agent maritime, je suis le principal point de contact entre les navires et leurs capitaines, les employés à terre et les clients. J'entretiens de bons rapports de travail avec les pilotes et le service de répartition des pilotes.

Le service qu'assurent les pilotes nous aide à toujours livrer nos cargaisons à temps et nos clients en sont bien heureux!

## ZONES DE PILOTAGE

Il existe 16 zones de pilotage obligatoire et de nombreuses zones de pilotage non obligatoire dans la région de l'Atlantique. Pour déterminer si un port doit ou non être désigné comme zone de pilotage obligatoire, on tient compte des facteurs suivants : degré de difficulté et de danger que présentent les approches à la zone de pilotage et la navigation dans celle-ci, l'importance du trafic maritime ainsi que la taille et la manœuvrabilité des navires, la structure des quais, des cales et l'espace réellement disponible pour la manœuvre des navires, la nature du fret transporté (par ex. : pétrole, gaz, explosifs, matières dangereuses), et les questions environnementales et la protection des écosystèmes.

## RÉGION DE PILOTAGE VISÉE

La *Loi sur le pilotage* définit comme suit la région que dessert l'Administration : « Toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et du Labrador, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec, au sud du cap d'Espoir. »

### Zones de pilotage obligatoire

| | |
|---|---|
| ***Nouveau-Brunswick*** | Saint John, Miramichi, Restigouche |
| ***Terre-Neuve-et-Labrador*** | Baie des Exploits, Holyrood, baie de Plaisance, Stephenville, Humber Arm, St. John's |
| ***Nouvelle-Écosse*** | Lacs Bras d'Or, Halifax, Pugwash, détroit de Canso, Sydney |
| ***Île-du-Prince-Édouard*** | Charlottetown, Pont de la Confédération |

### Zones de pilotage non obligatoire

L'Administration de pilotage de l'Atlantique assure sur demande des services de pilotage dans des zones où le pilotage n'est pas obligatoire.

Parmi ces ports, notons :

| | |
|---|---|
| ***Nouveau-Brunswick*** | Bathurst, Caraquet, Belledune |
| ***Terre-Neuve-et-Labrador*** | Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond |
| ***Nouvelle-Écosse*** | Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater |
| ***Île-du-Prince-Édouard*** | Georgetown, Souris, Summerside |
| ***Québec*** | Chandler |

## PILOTES

L'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie des pilotes compétents et professionnels qui connaissent à fond tous les aspects des manœuvres des navires. Le pilote a une connaissance approfondie de l'effet des vents, des courants et des marées sur les navires, et il démontre cette expertise lorsqu'il dirige un navire, peu importe sa taille, à proximité du littoral et dans des chenaux et des ports plus étroits. Le rôle du pilote prend toute sa valeur si l'on regarde la précision avec laquelle il prépare l'approche, anticipe les manœuvres et réagit efficacement. Le pilote professionnel a recours aux systèmes d'aide à la navigation, visuels ou électroniques, et compte sur les services d'information. Ces ressources permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique de fournir un service sûr et efficace à tous les navires qui naviguent dans les eaux de la région de l'Atlantique.

# Répartiteur

GERRY TANNER, 2 ans de service

Les répartiteurs sont le point de liaison entre les navires, leurs agents ainsi que nos pilotes et leurs bateaux-pilotes. C'est à nous que revient la tâche de faire en sorte que le pilote et son bateau-pilote soient au bon endroit au bon moment.

C'est durant un de mes premiers quarts de travail, en soirée, que le porte-conteneurs Kitano a pris feu au large du port de Halifax. Toute une initiation à mon nouveau travail!

# Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens

En août 1998, le ministre des Transports a demandé à l'Office des transports du Canada (OTC) de réaliser un examen prospectif du système de pilotage maritime au Canada. L'impulsion derrière cet examen provient de l'article 53 de la *Loi sur le pilotage* qui prévoit que le Ministre doit effectuer un examen plus approfondi de certains aspects spécifiques du système de pilotage, dont l'examen avait été différé dans la politique maritime nationale de 1995.

L'OTC a reçu des soumissions écrites, convoqué deux réunions nationales et tenu des consultations régionales auprès des parties intéressées. Tous les secteurs de l'industrie du transport maritime étaient représentés lors de ces sessions. L'Office a soumis son rapport final au Ministre le 1er septembre 1999.

L'examen de l'Office des transports du Canada comporte 21 recommandations auxquelles le ministère des Transports du Canada a donné son accord de principe. Vous trouverez des précisions sur les recommandations de l'Office des transports du Canada de même que les réponses ministérielles dans le Rapport au Parlement.

## EXAMEN DES OPÉRATIONS ET CONSULTATIONS

L'Administration de pilotage maintient des lignes de communication ouvertes avec tous les intervenants de ses zones de juridiction au Canada atlantique. Dans les ports où cela était possible, des comités portuaires locaux ont été mis sur pied afin d'ouvrir la voie à des tables rondes de discussion sur des questions de pilotage dans les ports. Tous les aspects des questions communes de pilotage sont discutés au sein de ces divers comités consultatifs, le but ultime de cette démarche étant un fonctionnement plus efficace et une réduction des frais. Les effectifs, les contrats de bateaux-pilotes, le remplacement des bateaux-pilotes actuels par des navires plus efficaces, la formation des pilotes, les améliorations administratives, les modifications aux règlements et la révision des tarifs ne sont que quelques-unes des questions qui y sont abordées.

Un comité consultatif sur les ressources en pilotage a été instauré dans le cadre des paramètres de l'Administration; le comité s'est révélé une excellente source en fait de compréhension et de communications.

## MÉTHODOLOGIE FONDÉE SUR LE RISQUE

La méthode de pilotage fondée sur l'analyse du risque, conçue et approuvée par Transports Canada, est utilisée pour évaluer les limites de grosseur des bateaux et les types de bateaux astreints au pilotage obligatoire. On s'attend à ce que cette évaluation soit terminée au printemps 2003.

L'Administration continue de surveiller toutes les zones de pilotage obligatoire afin de déterminer les changements dans les facteurs et les circonstances des lieux. Si un tel changement survient, l'Administration, en consultation avec les parties intéressées, réexaminera la situation au moyen de la méthodologie fondée sur le risque mentionnée précédemment. La zone de pilotage obligatoire de la Miramichi fait maintenant l'objet d'une évaluation.

## RÈGLEMENT DES PLAINTES

L'Administration a créé un formulaire de non-conformité qui s'est avéré efficace comme méthode structurée de traitement des plaintes. Ce mécanisme permet d'assurer en temps opportun un suivi auprès du plaignant et de lui communiquer les détails de toute mesure prise le cas échéant.



# Matelot de pont

La sécurité est notre première préoccupation. J'aide les pilotes à monter à bord de nos bateaux-pilotes et à en descendre, et je vois à l'entretien quotidien sur les bateaux. L'Administration de pilotage de l'Atlantique voit à la sécurité de nos ports. Les déplacements sûrs des navires, la sécurité des cargaisons, celle des passagers, la sécurité des autres navires : bref, tous les aspects de la sécurité dans nos ports.

J'ai porté secours à des gens et à de nombreux animaux sauvages, et j'ai aussi aidé des petits bateaux en détresse. Je suis remonté dans le temps lorsque notre port a accueilli les grands voiliers. J'ai rencontré des gens de partout au monde. Je fais partie d'une « famille », la famille de l'APA. Nous nous aidons tous les uns les autres. C'est peut-être pour cela qu'on m'appelle « l'ange des pilotes ».

## LE POINT SUR LES AUTRES RECOMMANDATIONS AU MINISTRE

| Recommandation | Le point sur la recommandation |
|---|---|
| L'Administration doit commencer à faire rapport dans son Rapport annuel sur le bassin de candidats au brevet. | *Compte tenu des distances entre les zones de pilotage, il n'y a pas, de manière générale, de bassin de candidats à la disposition de l'Administration. Les candidats au brevet de pilotage sont embauchés uniquement s'ils répondent à des critères spécifiques en fonction de la zone de pilotage visée.* |
| L'Administration devrait fournir des raisons lorsqu'elle refuse d'octroyer une dispense de pilotage, pour ajouter ainsi plus de transparence au processus d'octroi des dispenses. | *L'Administration a donné suite à cette recommandation et le processus fonctionne bien.* |
| L'Administration devra élaborer et appliquer un système juste et équitable pour évaluer les compétences d'un pilote et la qualité du service assuré. L'évaluation devra se faire régulièrement et au moins tous les cinq ans. | *Nous avons mis au point un système pour évaluer la validité de la certification et de la formation des pilotes.* |
| Au moyen de consultations, préparer un document qui précise les objectifs et les normes utilisés pour évaluer les candidats en vue de l'agrément. | *Un plan de cours présentant les objectifs et les normes utilisés pour évaluer les candidats à l'agrément a été préparé et distribué aux candidats intéressés.* |
| Toutes les parties visées devraient élaborer un système afin de diffuser rapidement des renseignements pratiques liés à des incidents de sécurité maritime. | *Dans le présent rapport, notre façon de rendre compte des incidents de navigation a été améliorée afin de permettre au lecteur de mieux comprendre les divers types d'incidents mineurs. Pour satisfaire à cette recommandation, il faudra obtenir d'autres conseils auprès des représentants de l'industrie et des pilotes.* |

## Patron de vedette

Comme patron de vedette, mon travail consiste à transporter les pilotes. C'est un emploi superbe: les passagers des paquebots de croisière se postent le long du pont les beaux jours d'été et nous accueillent à notre arrivée.

Mais c'est aussi un travail difficile. Essayez de vous arrêter le long d'un porte-conteneurs qui tangue, avec des vagues de 6 mètres, la pluie battante, et le tout dans l'obscurité de la nuit. Votre ami le pilote se fait un chemin tant bien que mal sur le pont glissant pour ensuite grimper le long d'une échelle de corde qui l'amènera à son travail. Sa ligne de sécurité? C'est mon habileté à rester assez longtemps le long du navire pour assurer sa sécurité. Je prends cette responsabilité très au sérieux.

En août 1998, le ministre des Transports a demandé à l'Office des transports du Canada (OTC) de réaliser un examen prospectif du système de pilotage maritime au Canada. L'impulsion derrière cet examen provient de l'article 53 de la *Loi sur le pilotage* qui prévoit que le Ministre doit effectuer un examen plus approfondi de certains aspects spécifiques du système de pilotage, dont l'examen avait été différé dans la politique maritime nationale de 1995.

L'OTC a reçu des soumissions écrites, convoqué deux réunions nationales et tenu des consultations régionales auprès des parties intéressées. Tous les secteurs de l'industrie du transport maritime étaient représentés lors de ces sessions. L'Office a soumis son rapport final au Ministre le 1er septembre 1999.

L'examen de l'Office des transports du Canada comporte 21 recommandations auxquelles le ministère des Transports du Canada a donné son accord de principe. Vous trouverez des précisions sur les recommandations de l'Office des transports du Canada de même que les réponses ministérielles dans le Rapport au Parlement.

## EXAMEN DES OPÉRATIONS ET CONSULTATIONS

L'Administration de pilotage maintient des lignes de communication ouvertes avec tous les intervenants de ses zones de juridiction au Canada atlantique. Dans les ports où cela était possible, des comités portuaires locaux ont été mis sur pied afin d'ouvrir la voie à des tables rondes de discussion sur des questions de pilotage dans les ports. Tous les aspects des questions communes de pilotage sont discutés au sein de ces divers comités consultatifs, le but ultime de cette démarche étant un fonctionnement plus efficace et une réduction des frais. Les effectifs, les contrats de bateaux-pilotes, le remplacement des bateaux-pilotes actuels par des navires plus efficaces, la formation des pilotes, les améliorations administratives, les modifications aux règlements et la révision des tarifs ne sont que quelques-unes des questions qui y sont abordées.

Un comité consultatif sur les ressources en pilotage a été instauré dans le cadre des paramètres de l'Administration; le comité s'est révélé une excellente source en fait de compréhension et de communications.

## MÉTHODOLOGIE FONDÉE SUR LE RISQUE

La méthode de pilotage fondée sur l'analyse du risque, conçue et approuvée par Transports Canada, est utilisée pour évaluer les limites de grosseur des bateaux et les types de bateaux astreints au pilotage obligatoire. On s'attend à ce que cette évaluation soit terminée au printemps 2003.

L'Administration continue de surveiller toutes les zones de pilotage obligatoire afin de déterminer les changements dans les facteurs et les circonstances des lieux. Si un tel changement survient, l'Administration, en consultation avec les parties intéressées, réexaminera la situation au moyen de la méthodologie fondée sur le risque mentionnée précédemment. La zone de pilotage obligatoire de la Miramichi fait maintenant l'objet d'une évaluation.

## RÈGLEMENT DES PLAINTES

L'Administration a créé un formulaire de non-conformité qui s'est avéré efficace comme méthode structurée de traitement des plaintes. Ce mécanisme permet d'assurer en temps opportun un suivi auprès du plaignant et de lui communiquer les détails de toute mesure prise le cas échéant.



# Matelot de pont

WILFRED WHITE, 15 ans de service

La sécurité est notre première préoccupation. J'aide les pilotes à monter à bord de nos bateaux-pilotes et à en descendre, et je vois à l'entretien quotidien sur les bateaux. L'Administration de pilotage de l'Atlantique voit à la sécurité de nos ports. Les déplacements sûrs des navires, la sécurité des cargaisons, celle des passagers, la sécurité des autres navires : bref, tous les aspects de la sécurité dans nos ports.

J'ai porté secours à des gens et à de nombreux animaux sauvages, et j'ai aussi aidé des petits bateaux en détresse. Je suis remonté dans le temps lorsque notre port a accueilli les grands voiliers. J'ai rencontré des gens de partout au monde. Je fais partie d'une « famille », la famille de l'APA. Nous nous aidons tous les uns les autres. C'est peut-être pour cela qu'on m'appelle « l'ange des pilotes ».

## LE POINT SUR LES AUTRES RECOMMANDATIONS AU MINISTRE

| Recommandation | Le point sur la recommandation |
|---|---|
| L'Administration doit commencer à faire rapport dans son Rapport annuel sur le bassin de candidats au brevet. | *Compte tenu des distances entre les zones de pilotage, il n'y a pas, de manière générale, de bassin de candidats à la disposition de l'Administration. Les candidats au brevet de pilotage sont embauchés uniquement s'ils répondent à des critères spécifiques en fonction de la zone de pilotage visée.* |
| L'Administration devrait fournir des raisons lorsqu'elle refuse d'octroyer une dispense de pilotage, pour ajouter ainsi plus de transparence au processus d'octroi des dispenses. | *L'Administration a donné suite à cette recommandation et le processus fonctionne bien.* |
| L'Administration devra élaborer et appliquer un système juste et équitable pour évaluer les compétences d'un pilote et la qualité du service assuré. L'évaluation devra se faire régulièrement et au moins tous les cinq ans. | *Nous avons mis au point un système pour évaluer la validité de la certification et de la formation des pilotes.* |
| Au moyen de consultations, préparer un document qui précise les objectifs et les normes utilisés pour évaluer les candidats en vue de l'agrément. | *Un plan de cours présentant les objectifs et les normes utilisés pour évaluer les candidats à l'agrément a été préparé et distribué aux candidats intéressés.* |
| Toutes les parties visées devraient élaborer un système afin de diffuser rapidement des renseignements pratiques liés à des incidents de sécurité maritime. | *Dans le présent rapport, notre façon de rendre compte des incidents de navigation a été améliorée afin de permettre au lecteur de mieux comprendre les divers types d'incidents mineurs. Pour satisfaire à cette recommandation, il faudra obtenir d'autres conseils auprès des représentants de l'industrie et des pilotes.* |

# Patron de vedette

LLOYD HATT 7 ans de service

Comme patron de vedette, mon travail consiste à transporter les pilotes. C'est un emploi superbe; les passagers des paquebots de croisière se postent le long du pont les beaux jours d'été et nous accueillent à notre arrivée.

Mais c'est aussi un travail difficile! Essayez de vous arrêter le long d'un porte-conteneurs qui tangue, avec des vagues de 6 mètres, la pluie battante, et le tout dans l'obscurité de la nuit. Votre ami le pilote se fait un chemin tant bien que mal sur le pont glissant pour ensuite grimper le long d'une échelle de corde qui l'amènera à son travail. Sa ligne de sécurité? C'est mon habileté à rester assez longtemps le long du navire pour assurer sa sécurité. Je prends cette responsabilité très au sérieux.

# Affectations de pilotage

Affectations de pilotage en 2000, 2001 et 2002 dans toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve-et-Labrador, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec.

| | **2002** | 2001 | 2000 |
|---|---|---|---|
| Zones de pilotage obligatoire | | | |
| ***Nouveau-Brunswick*** | | | |
| Saint John | **1 789** | 1 843 | 1 534 |
| Miramichi | **7** | 26 | 62 |
| Restigouche | **108** | 118 | 133 |
| ***Terre-Neuve-et-Labrador*** | | | |
| St. John's | **1 329** | 1 411 | 1 442 |
| Holyrood | **114** | 126 | 110 |
| Baie de Plaisance | **1 169** | 627 | 696 |
| Humber Arm | **312** | 324 | 298 |
| Stephenville | **115** | 129 | 167 |
| Baie des Exploits | **167** | 221 | 258 |
| ***Nouvelle-Écosse*** | | | |
| Halifax | **4 421** | 4 546 | 4 542 |
| Détroit de Canso | **906** | 928 | 829 |
| Sydney | **274** | 247 | 252 |
| Bras d'Or | **93** | 104 | 117 |
| Pugwash | **84** | 104 | 72 |
| ***Île-du-Prince-Édouard*** | | | |
| Charlottetown | **126** | 161 | 172 |
| Pont de la Confédération | **74** | 89 | 94 |
| Zones de pilotage non obligatoire | **718** | 747 | 721 |
| ***TOTAL*** | **11 806** | 11 751 | 11 499 |



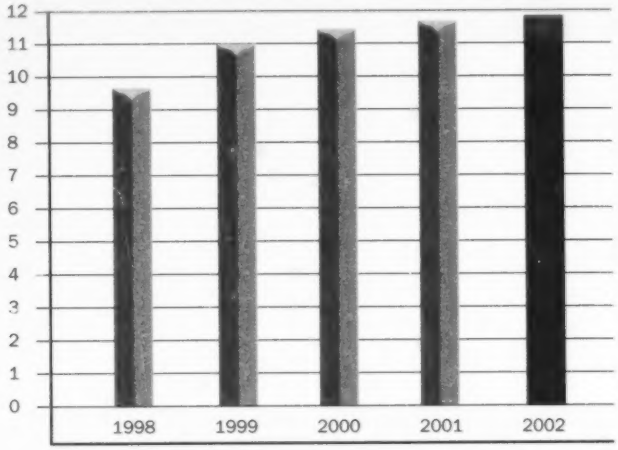
## Pilote

manteau rouge. À titre de pilote dans le port de Halifax, je suis directement responsable de la sécurité des déplacements des navires qui entrent et sortent de notre port.

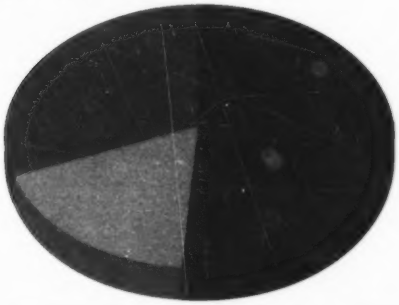
Les pilotes sont directement responsables de la sécurité des déplacements des navires dans les différentes zones de pilotage de l'APA. Notre rôle essentiel est d'assurer la sécurité des équipages et de leurs navires tout en protégeant nos zones portuaires. La diversité des navires que nous pilotons rend le travail particulièrement intéressant...il n'est pas rare de piloter un porte-conteneurs, une plateforme de forage, puis un navire de pêche – tout ça dans la même journée!

## Nombre total d'affectations par année

en milliers




## Pourcentage des affectations de pilotage par province en 2002



| | |
|---|---|
| Nouvelle-Écosse | 51 % |
| Nouveau-Brunswick | 18 % |
| Terre-Neuve-et-Labrador | 29 % |
| Île-du-Prince-Édouard | 2 % |

## Incidents de transport maritime

Aucun incident important n'a été rapporté en 2002. Les incidents mineurs qui ont été rapportés figurent ci-dessous :

| Type d'incident | 2002 | 2001 |
|---|---|---|
| Contact avec de l'équipement portuaire | 2 | 1 |
| Contact avec un quai | 5 | 10 |
| Collision avec un navire | 0 | 2 |
| Collision avec une bouée | 1 | 0 |
| Contact avec la berge | 1 | 0 |
| Contact avec une écluse/porte d'écluse | 0 | 1 |
| Incendie | 0 | 0 |
| Autres* | 0 | 2 |
| **Total pour l'année** | **9** | **16** |

*Note : La catégorie « Autres » comprend les rapports des pilotes de l'Administration sur des situations qui pourraient causer des dommages au milieu environnant ou le polluer. Dans la plupart des cas, lorsque ces rapports sont déposés, il n'y a pas eu de collision ou de contact entre le navire et un autre navire ou un bien.

L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans la région de l'Atlantique.

En 2002, le nombre d'incidents a beaucoup diminué par rapport à 2001; les incidents étaient mineurs, la plupart étant un contact avec un quai.

Le nombre total d'incidents indique que 99,9 % des 11 806 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident.

## Comptes clients/Commis à la facturation/Répartitrice

Je m'occupe de l'ensemble de la facturation et des comptes clients. J'assure une liaison régulière avec les pilotes et les agents maritimes. Nous avons traité en 2002 quelque 11 800 factures. Je suis également formée pour travailler comme répartitrice suppléante en cas de besoin.

Il y a quelque temps, lorsque des navires de l'OTAN sont venus dans le port de Halifax, j'ai décidé d'aller visiter chaque navire et de percevoir moi-même les droits de pilotage. Je suis repartie avec une pile de chèques et, dans un cas particulier, une poignée de billets de 5 $!

Affectations de pilotage en 2000, 2001 et 2002 dans toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve-et-Labrador, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec.

| | **2002** | 2001 | 2000 |
|---|---|---|---|
| Zones de pilotage obligatoire | | | |
| ***Nouveau-Brunswick*** | | | |
| Saint John | **1 789** | 1 843 | 1 534 |
| Miramichi | **7** | 26 | 62 |
| Restigouche | **108** | 118 | 133 |
| ***Terre-Neuve-et-Labrador*** | | | |
| St. John's | **1 329** | 1 411 | 1 442 |
| Holyrood | **114** | 126 | 110 |
| Baie de Plaisance | **1 169** | 627 | 696 |
| Humber Arm | **312** | 324 | 298 |
| Stephenville | **115** | 129 | 167 |
| Baie des Exploits | **167** | 221 | 258 |
| ***Nouvelle-Écosse*** | | | |
| Halifax | **4 421** | 4 546 | 4 542 |
| Détroit de Canso | **906** | 928 | 829 |
| Sydney | **274** | 247 | 252 |
| Bras d'Or | **93** | 104 | 117 |
| Pugwash | **84** | 104 | 72 |
| ***Île-du-Prince-Édouard*** | | | |
| Charlottetown | **126** | 161 | 172 |
| Pont de la Confédération | **74** | 89 | 94 |
| Zones de pilotage non obligatoire | **718** | 747 | 721 |
| ***TOTAL*** | **11 806** | 11 751 | 11 499 |



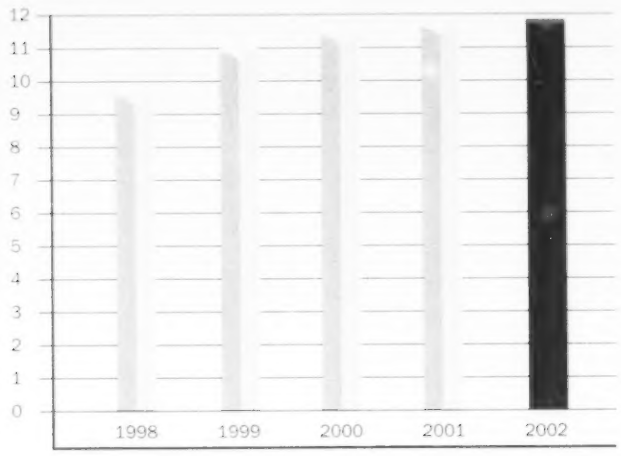
# Pilote

**MARTY MURRIN, 8 ans de service**
(manteau rouge) À titre de pilote dans le port de Halifax, je suis directement responsable de la sécurité des déplacements des navires qui entrent et sortent de notre port.

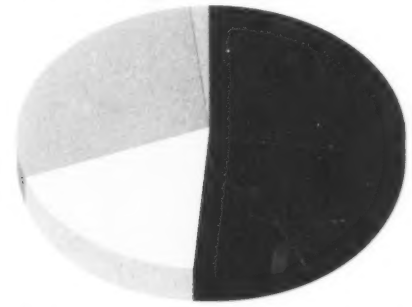
Les pilotes sont directement responsables de la sécurité des déplacements des navires dans les différentes zones de pilotage de l'APA. Notre rôle essentiel est d'assurer la sécurité des équipages et de leurs navires tout en protégeant nos zones portuaires. La diversité des navires que nous pilotons rend le travail particulièrement intéressant. Il n'est pas rare de piloter un porte-conteneurs, une plateforme de forage, puis un navire de pêche – tout ça dans la même journée!

## Nombre total d'affectations par année

en milliers




## Pourcentage des affectations de pilotage par province en 2002



| | |
|---|---|
| Nouvelle-Écosse | 51 % |
| Nouveau-Brunswick | 18 % |
| Terre-Neuve-et-Labrador | 29 % |
| Île-du-Prince-Édouard | 2 % |

## Incidents de transport maritime

Aucun incident important n'a été rapporté en 2002. Les incidents mineurs qui ont été rapportés figurent ci-dessous :

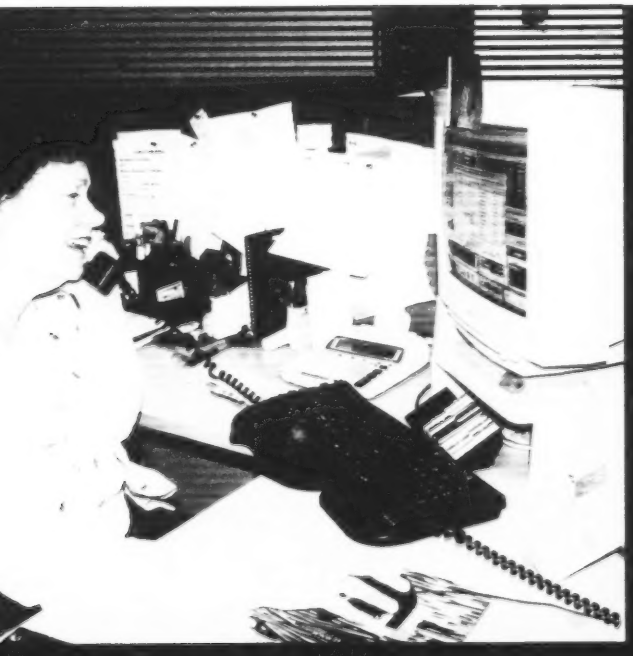
| Type d'incident | 2002 | 2001 |
|---|---|---|
| Contact avec de l'équipement portuaire | 2 | 1 |
| Contact avec un quai | 5 | 10 |
| Collision avec un navire | 0 | 2 |
| Collision avec une bouée | 1 | 0 |
| Contact avec la berge | 1 | 0 |
| Contact avec une écluse/porte d'écluse | 0 | 1 |
| Incendie | 0 | 0 |
| Autres* | 0 | 2 |
| **Total pour l'année** | **9** | **16** |

*Note : La catégorie « Autres » comprend les rapports des pilotes de l'Administration sur des situations qui pourraient causer des dommages au milieu environnant ou le polluer. Dans la plupart des cas, lorsque ces rapports sont déposés, il n'y a pas eu de collision ou de contact entre le navire et un autre navire ou un bien.

L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans la région de l'Atlantique.

En 2002, le nombre d'incidents a beaucoup diminué par rapport à 2001; les incidents étaient mineurs, la plupart étant un contact avec un quai.

Le nombre total d'incidents indique que 99,9 % des 11 806 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident.



## Comptes clients/Commis à la facturation/Répartitrice

**PAM HEISLER, 14 ans de service**

Je m'occupe de l'ensemble de la facturation et des comptes clients. J'assure une liaison régulière avec les pilotes et les agents maritimes. Nous avons traité en 2002 quelque 11 800 factures. Je suis également formée pour travailler comme répartitrice suppléante en cas de besoin.

Il y a quelque temps, lorsque des navires de l'OTAN sont venus dans le port de Halifax, j'ai décidé d'aller visiter chaque navire et de percevoir moi-même les droits de pilotage. Je suis repartie avec une pile de chèques et, dans un cas particulier, une poignée de billets de 5 $!

# Examen comparatif

## RENSEIGNEMENTS FINANCIERS ET STATISTIQUES

| | 2002 | | 2001 | | 2000 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Renseignements financiers** *(en milliers de dollars)* | | | | | | |
| Total des revenus | **14 241** | $ | 12 338 | $ | 11 983 | $ |
| Dépenses | | | | | | |
| Traitements, honoraires et prestations | **9 132** | | 8 216 | | 7 224 | |
| Bateaux-pilotes | **2 761** | | 2 552 | | 2 453 | |
| Autres dépenses | **2 096** | | 1 763 | | 1 563 | |
| Total des dépenses | **13 989** | | 12 531 | | 11 240 | |
| ***Bénéfice net (perte nette)*** | **252** | $ | (193) | $ | 743 | $ |
| ***Revenus de pilotage – Zones de pilotage obligatoire*** | | | | | | |
| Nouvelle-Écosse | **(40 %) 5 603** | $ | (47 %) 5 699 | $ | (45 %) 5 263 | $ |
| Nouveau-Brunswick | **(15 %) 2 044** | | (18 %) 2 102 | | (16 %) 1 885 | |
| Terre-Neuve-et-Labrador | **(37 %) 5 132** | | (26 %) 3 084 | | (30 %) 3 506 | |
| Île-du-Prince-Édouard | **(2 %) 214** | | (2 %) 234 | | (2 %) 246 | |
| ***Revenus de pilotage – Zones de pilotage non obligatoire*** | **(6 %) 843** | | (7 %) 879 | | (7 %) 846 | |
| ***Total des revenus de pilotage*** | **13 836** | $ | 11 998 | $ | 11 746 | $ |
| **Statistiques** | | | | | | |
| Unités de pilotage* | **3 266 144** | | 3 077 880 | | 2 921 141 | |
| Affectations de pilotage | **11 806** | | 11 751 | | 11 499 | |
| Nombre moyen d'unités par affectation | **277** | | 262 | | 254 | |
| Incidents** | **9** | | 16 | | 10 | |
| % des affectations sans incidents | **99,9 %** | | 99,9 % | | 99,9 % | |
| ***Ressources humaines****** | | | | | | |
| Pilotes employés | **43** | | 41 | | 38 | |
| Pilotes d'entreprise | **14** | | 14 | | 14 | |
| Équipage des bateaux-pilotes | **13** | | 13 | | 13 | |
| Directeurs et administration | **8** | | 8 | | 7 | |
| Répartiteurs | **6** | | 6 | | 6 | |

* *Une unité de pilotage représente une mesure de grandeur d'un bateau et comporte les dimensions que voici : la longueur, la largeur et le moule en profondeur du bateau.*

** *Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages.*

*** *Personnel à temps plein (ou l'équivalent) en poste au 31 décembre de chaque année.*

# Responsabilité de la direction à l'égard de la communication de l'information financière

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, et s'appuient, lorsque cela est approprié, sur les meilleurs jugements et estimations de la direction. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information que contiennent les états financiers et le rapport annuel.

La direction a aussi la responsabilité d'établir et de maintenir un système de contrôle interne conçu de manière à fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations pertinentes et que les systèmes comptables produisent des rapports financiers justes et en temps opportun.

La direction de l'Administration a la responsabilité de gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

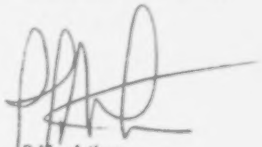
L'Administration a la responsabilité de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de communication de l'information financière et de contrôle interne. L'Administration exerce ses responsabilités par l'entremise de son Comité de vérification. Le Comité se réunit avec la direction et les vérificateurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par l'Administration sur recommandation du Comité de vérification.

La vérificatrice générale du Canada effectue une vérification indépendante des opérations et des états financiers de l'Administration conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada, et elle formule une opinion sur les états financiers. Elle a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

Le directeur général,

R.A. McGuinness

Le directeur des finances,



P. MacArthur

*Halifax (Nouvelle-Écosse)*
*le 12 février 2003*

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

# Rapport du vérificateur

**Au ministre des Transports**

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 2002 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2002 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada

John O'Brien, CA
*directeur principal*

*Halifax, Canada*
*le 12 février 2003*

# Bilan

*au 31 décembre 2002*

| *en milliers de dollars* | **2002** | 2001 |
|---|---|---|
| ***Actif*** | | |
| À court terme | | |
| Encaisse et dépôts à court terme (note 3) | **309 $** | 254 $ |
| Débiteurs, au net (note 3) | **1 864** | 1 674 |
| Frais payés d'avance | **47** | 28 |
| | **2 220** | 1 956 |
| À long terme | | |
| Placements (note 3) | **620** | 468 |
| Placements réservés (note 3) | **887** | 887 |
| Immobilisations, au net (note 4) | **2 789** | 2 730 |
| | **6 516 $** | 6 041 $ |
| ***Passif*** | | |
| À court terme | | |
| Créditeurs et charges à payer (note 3) | **1 189 $** | 971 $ |
| Prestations de cessation d'emploi constituées | **96** | 88 |
| | **1 285** | 1 059 |
| À long terme | | |
| Prestations de cessation d'emploi constituées | **608** | 611 |
| | **1 893** | 1 670 |
| ***Avoir du Canada*** | | |
| Capital d'apport | **2 305** | 2 305 |
| Bénéfices non répartis | **2 318** | 2 066 |
| | **4 623** | 4 371 |
| | **6 516 $** | 6 041 $ |

Engagements et éventualités (note 8)

*Voir les notes aux états financiers.*

Approuvé par l'Administration :

*La présidente,*

*Un membre,*

# État des résultats et des bénéfices non répartis

*de l'exercice terminé le 31 décembre 2002*

| *en milliers de dollars* | **2002** | 2001 |
|---|---|---|
| ***Produits*** | | |
| Droits de pilotage | **13 836 $** | 11 998 $ |
| Autres produits (note 5) | **405** | 340 |
| | **14 241** | 12 338 |
| ***Charges*** | | |
| Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes | **7 218** | 6 432 |
| Frais d'exploitation des bateaux-pilotes | **3 401** | 3 164 |
| Salaires et avantages sociaux du personnel | **1 075** | 1 003 |
| Transport et déplacements | **709** | 645 |
| Services professionnels et spéciaux | **398** | 402 |
| Amortissement | **354** | 327 |
| Formation | **249** | 111 |
| Services publics, fournitures et approvisionnements | **244** | 220 |
| Locations | **171** | 108 |
| Communications | **170** | 119 |
| | **13 989** | 12 531 |
| ***Bénéfice net (perte nette) de l'exercice*** | **252** | (193) |
| ***Bénéfices non répartis au début de l'exercice*** | **2 066** | 2 259 |
| ***Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice*** | **2 318 $** | 2 066 $ |

*Voir les notes aux états financiers.*

# État des flux de trésorerie

*de l'exercice terminé le 31 décembre 2002*

| *en milliers de dollars* | **2002** | 2001 |
|---|---|---|
| ***Activités d'exploitation*** | | |
| Rentrées de fonds – clients | **13 686 $** | 12 063 $ |
| Sorties de fonds – fournisseurs et membres du personnel | **(13 302)** | (12 190) |
| Produits divers | **346** | 228 |
| Versements d'indemnités de cessation d'emploi | **(110)** | (131) |
| **Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation** | **620** | (30) |
| ***Activités d'investissement*** | | |
| Achat de titres de placement et de placements réservés | **(527)** | (517) |
| Remboursement des placements et des placements réservés | **375** | 493 |
| Dépenses en immobilisations | **(413)** | (411) |
| **Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement** | **(565)** | (435) |
| ***Augmentation (diminution) de l'encaisse et des dépôts à court terme*** | **55** | (465) |
| ***Encaisse et dépôts à court terme, début de l'exercice*** | **254** | 719 |
| ***Encaisse et dépôts à court terme, fin de l'exercice*** | **309 $** | 254 $ |

*Voir les notes aux états financiers.*

# Notes aux états financiers

*du 31 décembre 2002*

*(en milliers de dollars)*

## 1. Objectifs et activités

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur précis des eaux canadiennes. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse, avec ses produits d'autres sources, s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucun versement en vertu d'un crédit du Parlement pour pouvoir s'acquitter d'une obligation ou d'une responsabilité.

L'Administration est une société d'État qui figure à l'annexe III, partie I, de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

## 2. Conventions comptables importantes

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

***a) Encaisse et dépôts à court terme***

L'encaisse et les dépôts à court terme comprennent les fonds en caisse et les placements dans des instruments du marché monétaire. Ils sont comptabilisés au coût.

***b) Placements et placements réservés***

Les placements sont comptabilisés au coût. La réduction de la valeur des placements à la valeur marchande est comptabilisée dans les cas où la valeur sous-jacente subit une baisse autre que temporaire.

***c) Avantages sociaux futurs***

Les employés ont droit à des avantages précis lors de la cessation d'emploi comme le prévoient les conditions d'emploi, grâce à un régime de prestations de cessation d'emploi. L'Administration constate le coût des prestations futures de cessation d'emploi dans les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'Administration. Elle comptabilise le passif au titre de ces prestations à mesure que celles-ci sont constituées. Les modifications de ces estimations sont imputées ou créditées à l'état des résultats dans l'exercice où elles sont apportées.

***d) Capital d'apport***

Le capital d'apport est composé du coût historique estimatif des immobilisations obtenues du Canada lors de la création de l'Administration et des immobilisations nettes financées grâce aux crédits parlementaires.

***e) Amortissement***

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative suivante des immobilisations :

| | |
|---|---|
| Bateaux-pilotes | 10 à 25 ans |
| Mobilier et matériel | 5 à 10 ans |

***f) Régime de retraite***

Tous les employés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. L'Administration et les employés doivent cotiser au Régime. Les cotisations au titre des services rendus de l'exercice sont passées en charges dans l'exercice en cours (voir la note 6). Les cotisations au titre des services passés sont passées en charges au moment où elles sont versées. D'après la loi actuelle, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution pour combler les insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

***g) Incertitude relative à la mesure***

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont un effet sur les actifs et les passifs déclarés à la date des états financiers ainsi que sur les montants des produits et des charges déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

## 3. Instruments financiers

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration ne peut investir que dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada et dans les obligations garanties par le gouvernement. Les placements portent des taux d'intérêt fixes jusqu'à l'échéance. Les placements de l'Administration ne sont pas considérés comme posant un risque de crédit important.

| | 2002 | | 2001 | |
|---|---|---|---|---|
| | **Valeur comptable** | **Rendement (%)** | Valeur comptable | Rendement (%) |
| Encaisse (dette bancaire) | **41** $ | | (89) $ | |
| Arrivant à échéance d'ici trois mois : | | | | |
| Coupons du gouvernement du Canada | **–** | | 65 | 4,93 |
| Bons du Trésor du gouvernement du Canada | **249** | **1,25** | 246 | 3,29 |
| Coupons provinciaux | **19** | **5,82** | 32 | 5,03-5,05 |
| Total de l'encaisse et des dépôts à court terme | **309** $ | | 254 $ | |
| Arrivant à échéance d'ici trois ans : | | | | |
| Obligations du gouvernement du Canada | **181** $ | **4,49-4,96** | – $ | |
| Obligations provinciales | **922** | **4,21-5,83** | 838 | 4,68-5,83 |
| | **1 103** | | 838 | |
| Arrivant à échéance dans plus de trois ans : | | | | |
| Obligations du gouvernement du Canada | **180** | **4,25-4,71** | 58 | 4,25-4,79 |
| Obligation provinciale | **224** | **4,72-5,02** | 459 | 4,21-5,17 |
| | **404** | | 517 | |
| Total des placements et des placements réservés | **1 507** $ | | 1 355 $ | |

Les placements réservés représentent un fonds établi pour le remplacement des immobilisations et le financement des indemnités de cessation d'emploi. Le niveau des placements dans le fonds est basé sur le montant d'encaisse généré par les activités d'exploitation de l'exercice précédent. En 2002, il n'y a eu aucuns ajouts ou retraits aux placements réservés.

La valeur comptable de ces placements correspond approximativement à leur juste valeur.

Les débiteurs et les créditeurs font partie du cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond à sa juste valeur en raison du terme à courir qui est court. Les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client en particulier.

## 4. Immobilisations

| | 2002 | | | 2001 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Coût** | **Amortissement cumulé** | **Net** | Coût | Amortissement cumulé | Net |
| Terrains | **1 $** | **– $** | **1 $** | 1 $ | – $ | 1 $ |
| Bateaux-pilotes | **4 853** | **2 334** | **2 519** | 4 501 | 2 137 | 2 364 |
| Mobilier et matériel | **1 194** | **925** | **269** | 1 133 | 768 | 365 |
| | **6 048 $** | **3 259 $** | **2 789 $** | 5 635 $ | 2 905 $ | 2 730 $ |

## 5. Autres produits

Ces états financiers comprennent des montants recouvrés relativement à une fraude dont l'Administration a fait l'objet. L'Administration a entièrement recouvré ces fonds.

## 6. Régime de retraite

L'Administration est tenue de cotiser au Régime de pensions de retraite de la fonction publique selon un ratio de 2,14-1 des cotisations des employés jusqu'à un seuil de salaire établi. L'Administration est tenue de cotiser suivant un ratio de 15-1 des cotisations des employés pour la proportion des salaires qui dépasse le seuil établi.

Les cotisations au Régime de pensions de retraite de la fonction publique comprennent :

| | **2002** | 2001 |
|---|---|---|
| Cotisations de l'Administration | **777 $** | 575 $ |
| Cotisations des employés | **306 $** | 269 $ |

## 7. Opérations entre apparentés

Tout comme les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement du Canada, l'Administration est apparentée à ce dernier. L'Administration transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

## 8. Engagements et éventualités

a) L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes, la location de bureaux et la location de quais, pour lesquels elle doit effectuer les versements annuels minimums suivants :

| | |
|---|---|
| 2003 | 828 $ |
| 2004 | 143 |
| 2005 | 105 |
| 2006 | 91 |
| 2007 | 14 |
| | 1 181 $ |

b) Dans le cadre de ses opérations, l'Administration est défenderesse ou est mise en cause dans des cas de poursuites ou de réclamations non réglés. La direction est d'avis que ces actions n'entraîneront pas de passif important pour l'Administration. Les états financiers ne contiennent pas de provision à cette fin.